

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Hospodárenie v oblasti technickej infraštruktúry v podmienkach mesta Čadca
Financial Management of Technical Infrastructure in Terms of the Čadca Town

Študent: Bc. Veronika Hlubinová
Vedúci diplomovej práce: Ing. Eliška Skřídlovská

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Veronika Hlubinová**

Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Specializace: 00 Veřejná ekonomika a správa

Téma: Hospodaření v oblasti technické infrastruktury v podmínkách města
Čadca
Financial Management of Technical Infrastructure in Terms of the
ČadcaTown

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Charakteristika technické infrastruktury
 3. Analýza hospodaření v Mestskom podniku služieb v Čadci
 4. Návrh rozvoje služeb a jeho investiční, materiální a finanční zajištění
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratek
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

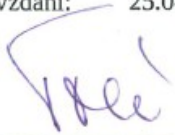
- REKTORÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
- LHOTÁKOVÁ, Zdeňka a Jaroslav HLAVÁČ. *Technická infrastruktura v urbanizovaných územích*. 2. aktualiz. vyd. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury, 2011. 72 s. ISBN 978-80-214-4379-2.
- SOUKOPOVÁ, Jana et al. *Ekonomika životního prostředí*. Brno: MU Brno, 2011. 330 s. ISBN 978-80-210-5644-2.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eliška Skřídlovská**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 25.04.2014



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Miestoprísažne prehlasujem, že som diplomovú prácu „Hospodárenie v oblasti technickej infraštruktúry v podmienkach mesta Čadca“ vypracovala samostatne, všetky prílohy som taktiež samostatne doplnila a uviedla som všetky použité zdroje a materiály.

V Ostrave dňa 23. apríla 2014

Handwritten signature of Veronika Hlubinová in cursive script, positioned above a horizontal dotted line.

Bc. Veronika Hlubinová

PodĎakovanie

Touto cestou by som rada poĎakovala vedúcej diplomovej práce Ing. Eliške Skřídlovskej za jej cenné rady a pripomienky pri spracovaní diplomovej práce. Taktiež by som rada poĎakovala vedeniu Mestského podniku služieb v Čadci a vedeniu mesta Čadca za ústretovosť a poskytnutie potrebných materiálov.

OBSAH

1	ÚVOD	3
2	CHARAKTERISTIKA TECHNICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY	5
2.1	Verejný sektor a verejné služby	5
2.2	Technická infraštruktúra	6
2.3	Členenie technickej infraštruktúry	10
2.4	Kritická infraštruktúra	15
2.5	Modely riadenia technickej infraštruktúry	16
2.5.1	Zmiešané modely riadenia technickej infraštruktúry	17
2.5.2	Oddelené modely riadenia technickej infraštruktúry	18
2.5.3	Public Private Partneship	19
2.6	Koncepcie rozvoja technickej infraštruktúry	21
2.6.1	Územné plánovanie	21
2.7	Špecifiká jednotlivých odvetví technickej infraštruktúry	23
2.7.1	Doprava	23
2.7.2	Energetika	25
2.7.3	Telekomunikačná a informačná infraštruktúra	25
2.7.4	Vodné hospodárstvo	26
2.7.5	Odpadové hospodárstvo	27
3	ANALÝZA HOSPODÁRENIA V MESTSKOM PODNIKU SLUŽIEB V ČADCI... 29	
3.1	Základná charakteristika mesta Čadca	29
3.2	Mestský podnik služieb v Čadci	32
3.2.1	Príspevková organizácia	32
3.2.2	Úlohy a organizácia Mestského podniku služieb Čadca	35
3.3	Hospodárenie za obdobie rokov 2009 – 2013	39

3.3.1	Rozpočet za roky 2009 – 2013	39
3.3.2	Transfery Mestskému podniku služieb za roky 2009 – 2013	47
3.3.3	Personálne zabezpečenie.....	50
4	NÁVRH ROZVOJA SLUŽIEB A JEHO INVESTIČNÉ, MATERIÁLNE A FINANČNÉ ZAISTENIE	52
4.1	Zhodnotenie finančnej situácie.....	52
4.2	Verejné priestranstvá a zdôraznenie ich potreby.....	53
4.3	Revitalizácia Parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci.....	57
4.3.1	Možnosti financovania revitalizácie mestského parku	61
5	ZÁVER.....	66
	Zoznam použitých zdrojov	68
	Zoznam skratiek	71
	Zoznam tabuliek.....	72
	Zoznam obrázkov.....	73
	Prohlášení o využití výsledků diplomové práce.....	74
	Zoznam príloh	75

1 ÚVOD

Verejný sektor má v našej spoločnosti významnú a nezastupiteľnú úlohu. Zatiaľ čo súkromné podniky vyvíjajú aktivity za účelom dosiahnutia zisku a pomocou ktorých uspokojujú svoje vlastné potreby, zmyslom fungovania organizácií verejného sektoru je predovšetkým uspokojovanie potrieb cudzích, pričom by mali nad cieľmi ekonomickými prevážiť ciele spoločenské. Týmto sú najmä služby, ktoré by ľuďom mali zaistiť základné životné a sociálne potreby. Oblasť služieb patrí v súčasnej dobe medzi rýchlo sa rozvíjajúce časti národného hospodárstva. Každá obec by sa mala usilovať o kvalitu života svojich občanov. Ku kvalite života obyvateľov prispieva práve zaisťovanie verejných služieb. Medzi verejné služby zaisťované na miestnej úrovni patria služby napríklad v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, sociálnej starostlivosti, ale aj v oblasti životného prostredia alebo technickej infraštruktúry. Práve v oblasti technickej infraštruktúry sa ponúka možnosť na rozvoj územia a vytváranie a udržiavanie dobrých podmienok pre život v obci.

Predmetom diplomovej práce je problematika v oblasti zabezpečovania služieb technickej infraštruktúry, a to predovšetkým na municipálnej úrovni. Problematika je aplikovaná v podmienkach mesta Čadca, ktoré služby technickej infraštruktúry zabezpečuje prostredníctvom ním zriadenej príspevkovej organizácie – Mestského podniku služieb v Čadci.

Cieľom diplomovej práce je analyzovať a zhodnotiť hospodárenie Mestského podniku služieb v Čadci za obdobie rokov 2009 – 2013 a navrhnúť rozvoj služieb v jednej z oblastí technickej infraštruktúry vrátane jeho finančného zaistenia.

Pri spracovaní diplomovej práce je využitá metóda deskriptívnej analýzy na základe rešerše odbornej literatúry v oblasti riešenej problematiky. V praktickej časti sa používa najmä metóda analýzy rozpočtu a časového porovnania hospodárenia príspevkovej organizácie v rokoch 2009 – 2013 a metóda syntézy k zhrnutiu hospodárenia a návrhu rozvoja služieb vrátane možnosti jeho financovania. Údaje podrobené analýze sú získané z interných materiálov mesta Čadca a Mestského podniku služieb v Čadci. Pri prezentácii výsledkov sa využije metóda matematicko-štatistického vyobrazenia dát.

Diplomová práca je rozčlenená do piatich samostatných kapitol vrátane úvodu a záveru. Druhá kapitola je teoretickým vymedzením pojmov infraštruktúra, technická infraštruktúra a zaoberá sa aj členením, modelmi či koncepciami technickej infraštruktúry. Na národnej úrovni sú stručne charakterizované jednotlivé odvetvia technickej infraštruktúry. Ďalšia kapitola je venovaná aplikácii problematiky technickej infraštruktúry na úrovni mesta Čadca. V rámci tejto tretej kapitoly je pozornosť zameraná na charakteristiku mesta Čadca, jeho príspevkovej organizácie Mestského podniku služieb v Čadci a na následnú analýzu hospodárenia za obdobie 2009 – 2013. Štvrtá kapitola obsahuje zhodnotenie hospodárenia a rieši návrh rozvoja služby v oblasti technickej infraštruktúry. Predmetom rozvoja je revitalizácia mestského parku v Čadci vrátane jeho materiálneho a finančného zaistenia. V závere sú zhrnuté výsledky diplomovej práce.

K vypracovaniu diplomovej práce sú použité súčasne relevantné odborné teoretické zdroje, platné obecne záväzné legislatívne predpisy a interné materiály (schválené rozpočty, záverečné účty a pod.) poskytnuté mestom Čadca a Mestským podnikom služieb v Čadci. Z dôvodu získania aktuálnych informácií sú využité tiež internetové zdroje.

2 CHARAKTERISTIKA TECHNICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

2.1 Verejný sektor a verejné služby

V súvislosti s charakteristikou odvetvia technickej infraštruktúry je potrebné si najskôr definovať pojem verejná ekonómia a verejný sektor, do ktorého technickú infraštruktúru môžeme zaradiť. Verejná ekonómia je vedný odbor, ktorý skúma existenciu, štruktúru, zákonitosti fungovania a efektívnosť neziskového sektora, teda tú časť národného hospodárstva, ktorá má neziskový charakter a v ktorej nepôsobia zákonitosti trhu. Verejný sektor je potom tá časť národného hospodárstva, v ktorej sa vo verejnom záujme realizujú verejné služby, je financovaná prevažne z verejných rozpočtov, je riadená a spravovaná verejnou správou, rozhoduje sa v nej verejnou voľbou a podlieha verejnej kontrole¹.

Verejný sektor možno členiť podľa viacerých hľadísk. Jedným z najvhodnejších kritérií je kritérium potrieb podľa Streckovej. Toto hľadisko dáva odpoveď na otázku, akú potrebu uspokojujú jednotlivé odvetvia verejného sektora. Podľa toho členíme verejný sektor do nasledujúcich šiestich blokov:

- blok spoločenských potrieb,
- blok odvetvia rozvoja človeka,
- blok poznania, informácií a spojov,
- blok technickej infraštruktúry,
- blok privátnych statkov,
- blok existenčných istôt².

Verejný sektor predovšetkým zabezpečuje verejné služby, ktoré sú nevyhnutné pri uspokojovaní základných spoločenských potrieb a často krát ich poznáme pod pojmom služby pre občanov. Ich reguláciu a poskytovanie zabezpečujú jednotlivé orgány verejnej správy. Ako už z názvu vyplýva verejné služby úzko súvisia s pojmom verejnosť a zväčša sú poskytované vo verejnom záujme. Úlohou verejných služieb je nielen uspokojovať ľudské potreby, ale predovšetkým rozvíjať ľudský potenciál, ktorý tvorí základnú zložku národného

¹ REKTOŘÍK, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. (2007, s. 18 – 19).

² STRECKOVÁ, Yvonne. *Teorie veřejného sektoru*. (1998, s. 23 - 24).

bohatstva. Pre verejné služby je charakteristická nevylučiteľnosť osôb, alebo skupiny osôb z možnosti využívať službu a ich spotreba je nedeliteľná³. Z ekonomického pohľadu sa chápe verejná služba ako ekonomický statok, ktorého spotrebiteľom je verejnosť, t. z. že verejná služba je statkom kolektívnej spotreby, a to buď čistým alebo zmiešaným. Garantom čiže poskytovateľom verejnej služby je orgán verejnej správy. Tieto verejné služby môžu byť poskytované či už na centrálnej úrovni (napr. obrana a bezpečnosť) alebo na úrovni samospráv (napr. verejná doprava či odvoz komunálneho odpadu). Podľa spôsobu financovania sú verejné služby hradené zo štátneho rozpočtu, z rozpočtov samosprávnych celkov, z poplatkov občanov, účelových fondov prípadne z iných zdrojov. Na municipálnej úrovni sa môžu verejné služby poskytovať prostredníctvom rôznych organizačne právne foriem. Obec alebo kraj dodávajú služby samy alebo môžu ich poskytovanie preniesť na iný subjekt, ktorý si zriadili⁴. Služby pre verejnosť sú taktiež ponúkané v oblasti technickej infraštruktúry. Pojem infraštruktúra a následne aj technická infraštruktúra sú definované v nasledujúcich častiach práce.

2.2 Technická infraštruktúra

Definícia infraštruktúry hovorí, že je to súbor podmienok, ktoré zabezpečujú fungovanie ekonomiky. Pod týmto pojmom si taktiež možno predstaviť „spoločenský režijný kapitál“, ktorý zahŕňa aj nevyhnutné investície do odvetvia, ktoré podmieňuje ekonomickú prosperitu. Infraštruktúra zahŕňa oblasť technickú, sociálnu a ekonomickú. Do infraštruktúry patrí veľká časť verejného sektora, čiže tie odvetvia, ktoré si vyžadujú buď úplnú alebo čiastočnú kontrolu samosprávnych a správnych orgánov. Obecne možno infraštruktúru chápať ako sústavu systémov umožňujúcich poskytovanie služieb technickej a sociálno-ekonomickej povahy.

Moderná spoločnosť je závislá na dobre nastavenej a fungujúcej infraštruktúre a jej nefunkčnosť by mala nepriaznivé dôsledky na naplňovanie základných ľudských potrieb a kvalitu ľudského života. Iná definícia infraštruktúry rozumie pod týmto pojmom človekom vytvorené systémy poskytujúce niektoré alebo všetky verejné služby. Z tohto vyplýva, že medzi človekom a infraštruktúrou existuje veľmi úzka väzba, a to z toho dôvodu, že človek

³ HALÁSEK, Dušan. *Standardizace veřejných služeb*. (2004, s. 14).

⁴ OCHRANA, František. *Veřejné služby. Jejich poskytování, zadávání a hodnocení*. (2007, s. 8 – 9, 55).

potrebuje infraštruktúru, pretože bez jej služieb by sa zreteľne sťažila kvalita a úroveň života človeka. Na druhej strane ale infraštruktúra potrebuje človeka, lebo bez jeho pričinenia by nevznikla, neprešla by vývojom a neustále by zlyhávala. Z uvedeného vyplýva, že človek - ľudský faktor je riadiacim a kontrolným prvkom každej infraštruktúry. A ľudská spoločnosť je tiež v istom ponímaní infraštruktúrou, pretože inštitúcie a organizácie sú hierarchicky usporiadané a tvoria komplikované sociálne systémy – sociálnu infraštruktúru⁵.

Sociálna infraštruktúra zaisťuje priestorovú, časovú a proporcionálnu dostupnosť sociálnych služieb a činností všetkých odvetví rozvoja človeka. Zahŕňame tu zdravotníctvo, školstvo, telovýchovu, kultúru, bývanie, obchodné siete a sieť verejnej správy. Ekonomická infraštruktúra je tvorená sieťou finančných a bankových služieb, ktorá zaisťuje peňažné prenosy. Vzhľadom k tomu, že niektoré oblasti zasahujú aj do oblasti sociálnej i do ekonomickej, často sa hovorí o tzv. sociálno-ekonomickej infraštruktúre. Technickú infraštruktúru možno vnímať v dvoch pohľadoch. V užšom slova zmysle sa pod pojmom technická infraštruktúra rozumia len tzv. technické siete (energetika, spoje, vodné hospodárstvo) a doprava sa považuje za samostatné odvetvie. V širšom slova zmysle je technická infraštruktúra chápaná ako súbor odvetví, ktoré zabezpečujú pohyb ľudí, hmôt resp. materiálov, energií a informácií. Patria tu odvetvia ako doprava, energetika, telekomunikačná a informačná infraštruktúra, vodné hospodárstvo, odpadové hospodárstvo a ďalšie aktivity na úrovni obcí. Infraštruktúrne aktivity a procesy disponujú určitými spoločnými znakmi, medzi ktoré patrí napríklad určitá významná miera verejného záujmu alebo sieťový charakter infraštruktúrnych zariadení. Pod pojmom sieť rozumieme nielen technické siete, ale aj siete rôznych infraštruktúrnych služieb a ich zariadení ako je zber, triedenie, recyklácia odpadov a iné⁶.

História technickej infraštruktúry je úzko spätá s históriou samotného trvalého osídlenia. Prvé údaje o technickej infraštruktúre sú známe už z staroveku, kedy sídla uvedomelo vznikali v údolí riek a prvý krát sa vyskytla otázka zásobovania vodou a kanalizácie. Priekopníkom zásobovania vodou bola Rímska ríša (obdobie 300 – 100 rokov p. n. l.) so svojimi vodovodmi. V tomto období sa budovali aj prvé rozvody teplej vody a tiež sa vyskytli prvé náznaky teplovzdušného vykurovania. K rozvoju technickej infraštruktúry došlo vo väčšej

⁵ MOZGA, J., M. VÍTEK a F. KOVAŘÍK. *Kritická infrastruktura společnosti*. (2008, s. 10 – 12).

⁶ REKTORÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 15 – 16).

miere v druhej polovici 19. storočia, kedy sa začal prenos elektrickej energie na veľké vzdialenosti, riešilo sa zásobovanie svietiplynom a v 20. storočí zásobovanie zemným plynom, teplom, vodou, odkanalizovanie a rozvoj sietí elektronických komunikácií. V súčasnosti plnia technické obslužné systémy nenahraditeľnú úlohu pri urbanizácii. Tieto systémy prechádzajú neustálym vývojom tak, aby bola zaistená funkčná, ekologická, bezpečnostná ale aj ekonomická úroveň ľudského osídlenia⁷.

Infraštruktúra obecné má aj ekonomickú úlohu. Nielenže vytvára podmienky pre ekonomický rozvoj typických výrobných odvetví, ale je priamo predpokladom pre celkový ekonomický rast. V regionálnom meradle sa porovnateľne vyššia úroveň infraštruktúry javí ako výhoda. Infraštruktúra tu pôsobí ako multiplikátor, čo znamená že znásobuje ekonomický potenciál regiónu. Rozličným dôrazom na rozvoj infraštruktúry možno ovplyvňovať dynamiku vývoja ekonomiky, a to či už na regionálnej alebo nadregionálnej úrovni. Toto si však vynucuje isté strategické plánovanie. Medzi dôležité vlastnosti infraštruktúry patrí všeobecne nižšia miera mobility a dlhší reprodukčný cyklus v porovnaní s klasickými produkčnými oblasťami ako je napríklad priemysel. Toto je typické predovšetkým pre technickú infraštruktúru⁸.

Ďalšou typickou vlastnosťou pre odvetvia technickej infraštruktúry je prirodzený monopol. To má za následok, že odberateľ služieb má z technických príčin obmedzenú voľbu ako uspokojovať svoje potreby, často sa stáva, že má len jedinú voľbu. To je spôsobené tým, že je ťažké si predstaviť náhradné plnenie dodávky elektrickej energie alebo pitnej vody, respektíve prípadné náhradné riešenia sú skôr teoretické a sú ojedinelé. Prirodzený monopol má však pri fungovaní technickej infraštruktúry nezanedbateľnú úlohu. Aj keď sa jedná o prirodzený monopol t. j. taký, ktorému sa nedá vyhnúť, lebo vyplýva z technickej podstaty odvetvia, existuje stále možnosť rizika zneužitia monopolu. Na zabránenie vzniku tohto rizika sa využívajú rôzne techniky kompenzácie prirodzeného monopolu. Jedná sa o rozličné kontrolné techniky a o spôsoby stimulácie dopytových a iných tržných mechanizmov ako sú súťaže, potlačenie exkluzivity a iné. Verejný charakter služieb technickej infraštruktúry vyžaduje, aby bol zaistený určitý stupeň zabezpečenia fungovania aj za mimoriadnych prevádzkových stavov. Je teda potrebné mať k dispozícii určité prevádzkové rezervy. Táto rezerva by mala

⁷VYORALOVÁ, Zuzana a Petr HRDLIČKA. *Technická infrastruktúra měst a sídel*. (2013, s. 6 -7).

⁸HLAVÁČ, Jaroslav, REKTOŘÍK, Jaroslav a Eliška SKŘÍDLOVSKÁ. *Ekonomika a řízení technické infrastruktury*. (1996, s. 6).

byť vyššia ako je bežné v priemyslových a iných výrobných odvetviach. Nedostatkom týchto prevádzkových rezerv je, že dokážu ovplyvniť efektívnosť využitia vybudovaných kapacít⁹.

Technická infraštruktúra prispieva k zaisteniu dobrého fungovania, t. j. obslužnosti urbanizovaného územia prostredníctvom relatívne početného a pestrého súboru jednotlivých technických systémov:

- systému zásobovania vodou (zvyčajne prostredníctvom verejného vodovodu),
- systému odvodnenia, prostredníctvom verejnej kanalizácie vrátane čističiek odpadových vôd (ďalej len „ČOV“),
- systému zásobovania elektrickou energiou, prostredníctvom prenosovej a distribučnej elektrizačnej sústavy štátu,
- systému zásobovania energetickým plynom/zemným plynom, prostredníctvom plynovodnej siete, ktorá konečne realizuje funkciu plynárenskej sústavy štátu,
- systému centralizovaného zásobovania teplom a teplou úžitkovou vodou, zvyčajne nechýba vo väčších a veľkých sídlach,
- systému verejných komunikačných sietí, garantujúcich služby hovorového a nehovorového charakteru, prostredníctvom operátorov verejných komunikačných sietí klasických, t. j. s prenosom po vedení, aj mobilných, t. j. rádiokomunikačných alebo ich kombinácie,
- ďalších špeciálnych analogických systémov uplatňujúcich sa hlavne v obsluhu priemyslových závodov a areálov rôznych typov,
- systému odpadového hospodárstva, teda prostredníctvom systému nakladania s odpadmi,
- iných ďalších budúcich systémov technickej infraštruktúry zabezpečujúcich obsluhu územia, kde vývoj možno považovať za neukončený¹⁰.

Vo väčšine prípadov sa jedná o systémy hromadnej obsluhy urbanizovaného územia sídel, teda miest a vidieckych obcí. Túto obsluhu zabezpečujú čiastkové energetické, informačné alebo ďalšie špecifické systémy, ktorých súčasťou sú v základom usporiadaní zdroje,

⁹HLAVÁČ, Jaroslav, REKTOŘÍK, Jaroslav a Eliška SKŘÍDLOVSKÁ. *Ekonomika a řízení technické infrastruktury*. (1996, s. 6 - 7).

¹⁰ USTAV UZEMNÍHO ROZVOJE. *Technická infrastruktura*. Dostupné na: http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/2009/C8_TechnickaInfrastruktura_20090428.pdf.

rozvody, odberné alebo účastnícke zariadenia, spotrebiče a ďalšie špecifické zariadenia, ktorými sa väčšinou menia parametre dodávaných médií alebo signálov. Pri využívaní služieb technickej infraštruktúry sa urbanizované územia a nositelia aktivít v ňom stávajú neobmedzene závislí na spoľahlivom a kontinuálnom fungovaní funkcií technickej infraštruktúry. Závislosť sa môže prejavovať z hľadiska rozsahu služieb alebo z hľadiska kvality poskytovaných služieb. Jednotlivé prvky technickej infraštruktúry významne zasahujú do života celej spoločnosti tým, že ovplyvňujú životné prostredie, vytvárajú limity v podobe rôznych ochranných, bezpečnostných a hygienických pásiem, ale na druhej strane taktiež vytvárajú podmienky pre fungovanie všetkých ostatných systémov v spoločnosti. Rozhodujúca a súčasne aj najcitlivejšia časť týchto ucelených systémov technickej obsluhy je umiestnená v relatívne obmedzenom prostredí miestnych komunikácií, teda vo verejnom priestore. Komplexne vybudovaná technická infraštruktúra je významným rozvojovým faktorom v každom sídle, pretože vytvára podmienky pre rozvoj podnikania i pre kvalitu života jej obyvateľov. Vzhľadom k tomu, že sa všetky súčasti technickej infraštruktúry budujú z verejných zdrojov (štátnych, obecných) pre obyvateľstvo ako i pre podnikateľov plynú z nej tzv. aglomeračné efekty v podobe úspor vlastných nákladov, ktoré by museli vynakladať z vlastných prostriedkov na zabezpečenie vody, kúrenia a likvidáciu odpadovej vody¹¹.

2.3 Členenie technickej infraštruktúry

Každé odvetvie technickej infraštruktúry vytvára z hľadiska úžitkových, ekonomických i technických funkcií určitý logický celok. Okrem tohto existujú ešte vzťahy aj medzi jednotlivými odbormi technickej infraštruktúry vnútri odvetvia. Tieto vzťahy môžu byť buď kooperačné alebo konkurenčné. Príkladom konkurenčného vzťahu môže byť vzťah vnútri odvetvia energetiky medzi plynárenstvom a teplárenstvom. Naopak vzťah medzi železničnou a mestskou hromadnou dopravou je kooperačný. Veľmi často sa vyskytujú prípady, kedy kooperačné aj konkurenčné vzťahy existujú vedľa seba súčasne. Ide o prípad napríklad cestnej a železničnej dopravy. Okrem toho jestvujú aj logické rozdiely medzi nadregionálnymi a medzinárodnými infraštruktúrnymi sieťami, či medzi regionálnymi a miestnymi. Z iného uhla pohľadu rozoznávame infraštruktúrne aktivity, ktoré sú ekonomicky atraktívne

¹¹USTAV UZEMNÍHO ROZVOJE. *Technická infrastruktúra*. Dostupné na: http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/2009/C8_TechnickaInfrastruktura_20090428.pdf.

a hospodária so ziskom, napríklad energetika alebo telekomunikácie, ale taktiež činnosti zamerané verejno-prospešne, ale stratové, či také, kde úžitok je ťažké ekonomicky vyjadriť. Tu patria aktivity ako údržba verejnej zelene, verejné osvetlenie či mestská hromadná doprava. Jestvuje aj pomerne rozsiahla skupina aktivít, u ktorých je za úspech považované vyrovnané hospodárenie, napríklad činnosti v oblasti komunálneho odpadového hospodárstva alebo niektoré odbory vodného hospodárstva. Vlastnícke vzťahy v technickej infraštruktúre sú veľmi rozmanité. Často sa stáva, že vlastníctvo majetku býva oddelené od jeho prevádzkovania. Názorným príkladom je cestná doprava. Zodpovednosť za funkčnosť služieb v oblasti technickej infraštruktúry nesie štát, i kraje, obce a súkromné subjekty. Celý systém technickej infraštruktúry je veľmi zložitý a pre jeho rozdelenie je potrebná určitá systematika hlavných technických, ekonomických a úžitkových súvislostí. Získať prehľad o tomto systéme, znamená orientovať sa v nasledujúcom členení. Pre členenie systému technickej infraštruktúry sa najčastejšie používajú tieto základné kritéria:

- technické,
- ekonomické,
- priestorové,
- manažérske¹².

Meradlom **členenia technickej infraštruktúry podľa technických kritérií** je technická a funkčná, teda účelová podstata infraštruktúrnych služieb. Konkrétne členenie podľa technických kritérií je zobrazené v nasledujúcej Tab. 2.1.

¹² REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 26).

Tab. 2.1: Členenie technickej infraštruktúry podľa technických kritérií

Odvetvie	Obor	Druhy
Doprava	dráhový, cestný, letecký, vodný, ostatné	preprava osôb, preprava tovaru nákladná, osobná, vnútrozemská, námorná, potrubná, cyklistická, pešia, konská, doprava v pokoji (parkovanie), a i.
Energetika	elektroenergetika, plynárstvo, teplárstvo, ropné produkty	výroba, distribúcia, spotreba
Telekomunikačná a informačná infraštruktúra	telekomunikácie, rádiokomunikácie, pošta, internet	celoplošné, regionálne a mieste siete
Vodné hospodárstvo	vodné toky, vodárstvo a kanalizácie	protipovodňová ochrana, správa hydrografickej siete, výroba vody, distribúcia vody, odvádzanie a čistenie odpadových vôd
Odpadové hospodárstvo	odpadové hospodárstvo	zvoz, triedenie, likvidácia, recyklácia odpadov, informačné systémy znečistenia ovzdušia a i.
Lokálna technická infraštruktúra	podľa miestnych podmienok	napr. verejné osvetlenie, pohrebníctvo a i.

Zdroj: HLAVÁČ, Jaroslav, REKTOŘÍK, Jaroslav a Eliška SKŘÍDLOVSKÁ. *Ekonomika a řízení technické infrastruktury*.

Pri členení technickej infraštruktúry **podľa ekonomického kritéria** možno produkty technickej infraštruktúry rozdeliť podľa toho, či má služba adresný alebo neadresný charakter. Mnohé produkty technickej infraštruktúry sú konkrétne niekomu určené, teda majú svojho spotrebiteľa a tým pádom ich možno považovať za adresné. Tieto adresné služby majú povahu súkromného statku. Môžu byť ziskové, napríklad energie alebo telekomunikácie, ale taktiež aj stratové, napríklad mestská hromadná doprava. Neadresné služby majú povahu verejného statku. Neexistujú konkrétny spotrebitelia a nemožno presne určiť spotrebu jednotlivca. Jedná sa napríklad o tieto služby: starostlivosť o verejnú zeleň, verejné komunikácie. Odberateľom neadresných služieb je verejná správa. Niektoré služby môžu byť

zmiešanej povahy, čiže majú charakter ako adresnej, tak i neadresnej služby. Medzi tieto služby možno zaradiť kanalizačné služby. Členenie služieb podľa ekonomického kritéria rozdeľuje technickú infraštruktúru na:

- hospodáriacu so ziskom – tu patrí odvetvia ako energetika, doprava tovaru a materiálu, diaľková osobná doprava, telekomunikácie a informácie, vodárenstvo a pod.,
- hospodáriacu vyrovnanu – zaradíme tu oblasť kanalizácie, odpadové hospodárstvo, pohrebníctvo a iné,
- hospodáriacu so stratou – do tejto kategórie patrí mestská hromadná doprava a verejná osobná doprava, ktorá zaisťuje dopravnú obslužnosť, ďalej verejné osvetlenie a pod¹³.

Adresnosť alebo neadresnosť nie je automaticky určujúca pre to, či je služba zisková alebo stratová, aj keď tu existuje veľmi tesná väzba. V tomto kontexte záleží na konkrétnej situácii a okolnostiach, čiže na tom, aký je technický stav systému, aký veľký je dopyt alebo celková ekonomická situácia štátu, regiónu či obce. Pri adresných službách je lepší predpoklad pre ziskové hospodárenie, pretože odberateľ platí za služby príslušnú úhradu. Táto zásada však neplatí obecné, napríklad mestská hromadná doprava, aj keď je adresná, je vždy stratová. Stratové hospodárenie je späté s prevažujúcou neadresnosťou alebo s nežiaducim poklesom dopytu a následnými sociálnymi problémami, keby sa stanovila cena, ktorá by pokryla náklady. Vyrovnané hospodárenie značí rovnakú výšku nákladov a výnosov, teda zisk sa rovná nule. V danom období môže vyrovnané hospodárenie nastať zámerne alebo neplánovane. Niektoré infraštruktúrne služby sú riadené tak, aby bolo dosiahnuté vyrovnané hospodárenie, aj keď by mohol byť dosiahnutý zisk, ale presadzuje sa tu politický aspekt¹⁴.

Infraštruktúrne zariadenia a procesy majú sieťový charakter. Z tejto skutočnosti vyplýva, že by mali byť **priestorovo rozčlenené**. Infraštruktúrne siete sú určitým stupňom verejnej správy ovplyvňované, kontrolované či riadené, a preto organizačne nadväzujú na konkrétny správny orgán, ktorý si môže pre tento účel zriadiť obchodnú spoločnosť, napríklad mestský dopravný podnik alebo štátom kontrolovaná železnica. Priestorové členenie technickej infraštruktúry rozlišuje nasledujúce možné úrovne:

¹³REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 28).

¹⁴Dtto. (2012, s. 28 - 29).

- nadnárodné (medzinárodné, globálne),
- vnútroštátne,
- regionálne (krajské),
- miestne (lokálne),
- technický detail (pripojenie)¹⁵.

Obor technickej infraštruktúry aj keď je technicky jednoznačne určený, vnútorne je heterogénny. **Z hľadiska manažérskych kritérií** môžu byť odbory organizačne členené na oblasti, ktoré sú svojim charakterom vzájomne odlišné. Spravidla ide o tieto oblasti:

- zdroje (výrobcovia),
- distribúcia (distribútori),
- spotrebiská (spotrebitelia).

V podstate sa jedná o určitú úroveň logistiky, ktorá začína zdrojmi (výrobcami), cez distribútorov k spotrebiteľom. Pri niektorých odboroch nie je možné presne vymedziť všetky tri uvedené oblasti, napríklad v doprave, na druhú stranu v energetike a vodárenstve to je jednoznačné. V praxi sa však tieto jednotlivé oblasti vnímajú ako subsystémy so vzájomnými väzbami. Štruktúra odvetvia je teda tvorená výrobcami, distribútormi a spotrebiteľmi, ktorí dohromady vytvárajú sieť. Štát má právo stanoviť regulačné pravidlá pre fungovanie infraštruktúrneho systému¹⁶.

Ďalším spôsobom členenia technickej infraštruktúry je rozdelenie založené na charakteristike majetku. Rozlišuje dva druhy majetku: **infraštruktúrny a prevádzkový**. Medzi infraštruktúrny majetok sa zaraďujú stavby a zariadenia (hlavne nehnuteľnosti), ktoré sú potrebné a nenahraditeľné pre plnenie konkrétneho poslania. Zväčša tento majetok býva základom prirodzeného monopolu a vlastník majetku je za fungovanie služby zodpovedný. Jedná sa napríklad o technické siete a objekty s nimi spojené ako sú cesty, elektrické rozvodné systémy, vodárne, kanalizácie a pod. Hodnota infraštruktúrneho majetku býva vyššia ako hodnota prevádzkového a má dlhší reprodukčný cyklus. Prevádzkový majetok je

¹⁵REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 29).

¹⁶HLAVÁČ, Jaroslav, REKTOŘÍK, Jaroslav a Eliška SKŘÍDLOVSKÁ. *Ekonomika a řízení technické infrastruktury*. (1996, s. 14).

tvorený objektmi a zariadeniami, ktoré síce k obsluhu potrebujeme, ale môžu byť ľahko nahradené inými. Patria tu administratívne budovy, dopravné prostriedky, sklady, nábytok, výpočtová technika a pod. Stáva sa, že infraštruktúry a prevádzkový majetok je v niektorých odboroch spravovaný rozličnými subjektmi. Typické je to pre cestnú dopravu. Správa ciest a ich údržba je zverená iným subjektom ako tým, ktorý majú na starosti prevádzkovanie cestnej dopravy. Opačný prístup (zmiešaný alebo spoločný) sa objavuje napríklad v elektrotechnike, telefónnej sieti a plynárenstve, kde sú obe oblasti úzko späté. V niektorých odboroch sa skúma možnosť oddeľovania týchto dvoch skupín majetku. Spôsob spravovania obidvoch majetkových skupín má svoje výhody i nevýhody z hľadiska zaistenia efektívnosti poskytovania danej služby¹⁷.

2.4 Kritická infraštruktúra

Kritickú infraštruktúru môžeme charakterizovať ako objekty osobitnej dôležitosti, ďalšie dôležité objekty, vybrané informačné a komunikačné prostriedky, zariadenia na výrobu a zásobovanie vodou, elektrickou energiou, ropou a zemným plynom a ďalšie časti majetku štátu a podnikateľských právnických a fyzických osôb určené vládou SR alebo iným kompetentným orgánom štátnej správy, ktoré sú nevyhnutné na zvládnutie krízových situácií, ochranu obyvateľstva a majetku, na zaistenie minimálneho chodu ekonomiky a správy štátu, ako aj jeho vonkajšej a vnútornej bezpečnosti a ktoré je nutné špeciálne ochraňovať. Sú to zariadenia, služby a informačné systémy životne dôležité pre obyvateľov a riadenie štátu, ktorých nefunkčnosť alebo zničenie môže ohroziť bezpečnostné záujmy štátu¹⁸.

Novým pojmom v oblasti bezpečnosti a civilnej ochrany je pojem „ochrana kritickej infraštruktúry“, ktorá dáva dohromady určitý počet existujúcich stratégií, plánov a procedúr zaoberajúcich sa prevenciou, pripravenosťou a obnovou. Nejde teda o novú vednú disciplínu, ale jedná sa o koordináciu už existujúcich disciplín ako sú: krízové riadenie, plánovanie kontinuity podnikania, riadenie bezpečnosti, riadenie rizík, stratégie udržateľného rozvoja, ochrana obyvateľstva – civilná ochrana a obrana, a pod¹⁹.

¹⁷REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 30 - 31).

¹⁸ŠIMÁK, Ladislav a kolektív. *Terminologický slovník krízového řízení*. (2005, s. 13).

¹⁹MOZGA, J., M. VÍTEK a F. KOVARÍK. *Kritická infrastruktura společnosti*. (2008, s. 29).

Za ochranu kritickej infraštruktúry na Slovensku je zodpovedná Sekcia krízového riadenia Ministerstva vnútra Slovenskej republiky (ďalej len „MV SR“). Sektory kritickej infraštruktúry sú v Slovenskej republike zadefinované nasledovne:

- doprava,
- energetika,
- elektronické komunikácie,
- informačné a komunikačné technológie,
- pošta,
- priemysel,
- voda a atmosféra,
- zdravotníctvo.

Sekcia krízového riadenia MV SR v tejto oblasti napríklad zabezpečuje tvorbu dokumentov a materiálov za oblasť ochrany kritickej infraštruktúry predkladaných na rokovania Vlády SR a Bezpečnostnej rady SR, ďalej zabezpečuje tvorbu koncepčných dokumentov a realizáciu legislatívnych opatrení pre oblasť ochrany kritickej infraštruktúry. Taktiež je v programovom rozpočtovaní odborným gestorom časti programovej štruktúry sekcie za oblasť ochrany kritickej infraštruktúry a vykonáva vyhodnocovanie cieľov a ukazovateľov tejto časti programového rozpočtovania. Okrem týchto právomoci spolupracuje s orgánmi Európskej únie (ďalej len „EÚ“), Severoatlantickej aliancie (ďalej len „NATO“), ministerstvami a ostatnými orgánmi štátnej správy²⁰.

2.5 Modely riadenia technickej infraštruktúry

Hlavnú zodpovednosť za rozvoj technickej infraštruktúry nesie verejná správa. Avšak v jednotlivých odboroch okrem verejnej správy pôsobia aj ďalšie organizácie. V súvislosti s týmto môžu vznikať rôzne odvetvové či odborové koncepcie i podnikové. Pri riadení technickej infraštruktúry platia obecné zásady a špecifiká, ktoré sú dané rozdielmi v postavení organizácií, ktoré ju riadia. V prvom rade sa modely riadenia odvíjajú od majetkových vzťahov, konkrétne od toho, či je pri poskytovaní služieb vymedzený infraštruktúrny

²⁰ MV SR. *Ochrana krízovej infraštruktúry*. Dostupné na: <http://www.minv.sk/?ochrana-kritickej-infrastruktury>.

a prevádzkový majetok alebo či je rozdelený alebo spravovaný jednotne. Dôležitý vplyv na riadenie technickej infraštruktúry majú tiež tradície, doterajší vývoj i politické záujmy, ktoré sa presadzujú formou legislatívy a pôsobením na verejnú správu. V nasledujúcom texte budú stručne charakterizované jednotlivé modely riadenia technickej infraštruktúry, ktoré sa delia na dve významné skupiny: **zmiešané** a **oddelené** modely²¹.

2.5.1 Zmiešané modely riadenia technickej infraštruktúry

Zmiešané modely sú charakteristické tým, že infraštruktúry aj prevádzkový majetok je vo vlastníctve jedného subjektu. Týmto subjektom môže byť buď verejná správa zastupovaná štátom, krajom, obcou či združením obcí alebo príslušné organizácie – príspevková organizácia, obchodná spoločnosť, obecne prospešná spoločnosť, organizačná zložka štátu či územne samosprávneho celku (ďalej len „ÚSC“). Výhody zmiešaného modelu spočívajú hlavne v tom, že produkty alebo služby možno poskytovať na neziskovej báze, ale aj možno bez problémov uplatňovať záujmy verejnej správy. Výhodou môže byť aj užšia väzba na rozpočet, čo umožňuje nadväznosť technickej infraštruktúry na územný plán. Obmedzená autonómia príslušných organizačných jednotiek sa môže prejaviť v zníženej motivácii odborných a riadiacich pracovníkov či v menšej chuti k inováciám. Toto možno považovať za nevýhody zmiešaného modelu riadenia technickej infraštruktúry. Zmiešané modely sa môžu vyskytovať vo forme magistrátneho modelu, vo forme odborne zameranej organizácie, príspevkovej organizácie či ako organizačná zložka štátu alebo ÚSC²².

V magistrátnom modeli obec zaisťuje verejno-prospešné infraštruktúrne služby ako súčasť činnosti správnej štruktúry. Dotyčná organizačná jednotka je súčasťou obecnej alebo mestskej správy a spravidla vytvára oddelenie alebo odbor na obecnom alebo mestskom úrade. Tento magistrátny model nie je moc zvyčajný v Slovenskej či Českej republike, ale naopak v Rakúsku a Nemecku je využívaný. Odborne zamerané organizácie sú najčastejším modelom riadenia technickej infraštruktúry. V porovnaní s verejnou správou sa predpokladá väčšia pružnosť, operatívnosť a dynamika v riadení týchto organizácií. Nevýhodou je však tlak na zvyšovanie výnosov prostredníctvom rastu cien a ďalšie javy typické pre správanie monopolu. K zaisteniu prevádzky technickej infraštruktúry môže obec zriadiť aj príspevkovú organizáciu. Táto forma sa väčšinou používa vtedy, keď je predpoklad, že tržby nepokryjú

²¹REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 78).

²² Dtto. (2012, s. 78).

náklady. Určité tržby však vznikajú, takže dorovnanie nákladov je možné pomocou príspevku. V oblasti technickej infraštruktúry sa forma príspevkovej organizácie vyskytuje v menšine. Dôvodom pre založenie organizačnej zložky štátu alebo ÚSC v oblasti technickej infraštruktúry je poskytnutie určitej autonómie poskytovateľovi služby, čím je možné dosiahnuť zvýšenú motiváciu. Táto forma sa používa tam, kde nevznikajú výnosy alebo ich výška je zanedbateľná, napríklad v prípade zabezpečenia verejného osvetlenia²³.

2.5.2 Oddelené modely riadenia technickej infraštruktúry

Oddelené modely riadenia sú založené na tom, že sa samostatne spravuje infraštruktúra majetok a samostatne sa prevádzkujú služby. Tento model je veľmi obľúbený v niektorých odboroch, napríklad v cestnej doprave. V oddelenom modeli jestvujú minimálne dva samostatné subjekty, a to majiteľ infraštruktúry a prevádzkovateľ infraštruktúry. Výhodou tohto modelu sa môže stať využitie rozdielov medzi infraštruktúrnym a prevádzkovým majetkom k vyššej efektívnosti. Prevádzkový majetok má kratší reprodukčný cyklus, môže sa rýchlejšie obmieňať, čo vedie k vyššej dynamike technického a ekonomického rozvoja. Za výhodu pre prevádzkovateľa možno považovať taktiež neexistenciu zodpovednosti za stav a rozvoj infraštruktúrneho majetku. Nevýhodou môže byť vyššia nestabilita firmy, pretože vzhľadom k menšiemu objemu majetku môže mať firma problém získať úver. Verejná správa sa nemôže zbaviť zodpovednosti za prevádzkovanie infraštruktúrnych služieb, aj keď prospech z nich má prevádzkovateľ, ktorý disponuje infraštruktúrnym majetkom a získava výnosy. Z tohto dôvodu si verejná správa necháva infraštruktúrny majetok vo svojich rukách. Oddelené modely možno ešte rozdeliť na tieto čiastkové modely:

- prevádzkový (obslužný) model,
- nájomný model,
- koncesný model,
- licenčný model.

Prevádzkový alebo **obslužný** model funguje na základe zmluvy medzi majiteľom infraštruktúrneho majetku a odbornou firmou, ktorá zabezpečuje úkony potrebné pre prevádzku infraštruktúry. Predmetom zmluvy je spravidla obsluha, údržba, obnova alebo

²³REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 79 – 82).

oprava infraštruktúrneho majetku. Príkladom tohto modelu môže byť prax mesta Viedeň, ktoré pravidelne vypisuje súťaž na dodávateľa oprav porúch vodovodnej siete. Z víťazom výberového konania mesto uzatvára zmluvu na 1 až 3 roky. Dodávateľ sa zaručuje opraviť prípadnú poruchu i mimo pracovnej doby s tým, že použije materiál, ktorý zabezpečilo mesto. **Nájomný** model vníka nájomnou zmluvou, respektíve zmluvou o prenájme infraštruktúrneho majetku. Prevádzkovateľ hospodári so zvereným majetkom v plnom rozsahu. Výnimkou sú rozvojové investície a modernizácia, o ktorých rozhoduje majiteľ. Kľúčovým momentom optimálneho fungovania tohto modelu je dobre a premyslene zostavená zmluva. **Koncesný** model je zriadený koncesnou zmluvou, ktorá je uzatvorená medzi majiteľom a prevádzkovateľom. Koncesná zmluva je dlhodobejšia ako nájomná zmluva a má prvky exkluzivity. Na rozdiel od nájomnej zmluvy má prevádzkovateľ priaznivejšiu situáciu pre technický rozvoj a modernizáciu zariadenia a z toho plynúce zlepšovanie úrovne služieb. Nevýhodou je vyššie riziko pôsobenia prirodzeného monopolu prevádzkovateľa, ktoré môže byť posilnené exkluzivitou určitej časti služieb. **Licenčný** model maximálne prenáša aktivity z majiteľa na prevádzkovateľa. Majiteľ sa dostáva do pasívnej úlohy s možnosťou kontroly hlavných činností prevádzkovateľa. Exkluzivita je veľmi široká, zmluva nie je časovo obmedzená, ale dá sa vypovedať. Prevádzkovateľ zaisťuje aj investície do infraštruktúry. Nebezpečenstvo tohto modelu spočíva v tom, že je spojený s veľkým rizikom zneužitia monopolného postavenia. Pre prevádzkovateľa je výhodou značná autonómia. Tento model je v praxi využívaný menej²⁴.

2.5.3 Public Private Partneship

Private Public Partnership (ďalej len „PPP“) je model spolupráce verejného so súkromným sektorom za účelom uskutočnenia verejnoprospešných zámerov štátnej a komunálnej politiky s využitím súkromných ekonomických a technických zdrojov. Na základe skúseností táto forma spolupráce prináša efekt z hľadiska rozloženia rizika medzi súkromnú a verejnú sféru, získania chýbajúcich zdrojov investičných a prevádzkových prostriedkov a ich efektívnejšieho využívania a účinnejšej kontroly. Partnerstvá sa uzatvárajú v rôznej fáze prípravy, realizácie, financovania, prevádzky alebo zhodnocovania nehnuteľného majetku štátu, regiónu či obce alebo služieb vo verejnom záujme. V rámci PPP vystupuje štát buď ako žiadateľ služieb alebo výkonov, ktoré na základe zmluvného vzťahu uskutoční súkromný

²⁴ REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 82 – 87).

sektor, alebo ako ponúkajúci, ktorý sa uchádza o partnera ochotného investovať kapitál. Dôležitá je aj deľba rizika. Nevyhnutné je citlivé vyváženie pomerov už pri príprave projektu. Projekty PPP sa uplatňujú hlavne v nasledujúcich oblastiach hospodárstva:

- infraštruktúra,
- stavby a rekonštrukcie,
- logistika huteľného majetku,
- komunálne služby v sociálnej oblasti, v oblasti verejnej dopravy, kultúry, zdravotníctva a životného prostredia,
- sledovanie hospodárskej politiky štátu v oblasti výskumu, vzdelávania a podpory ohrozených priemyselných odvetví,
- projekty na rozvoj informačných technológií a iné²⁵.

Slovensko je oproti okolitým krajinám ako Česká republika alebo Maďarsko mierne oneskorené v oblasti PPP. S touto formou spolupráce sa začalo pracovať až v roku 2007 pri príprave diaľničných projektov. Inštitucionálne prostredie sa začalo celistvo utvárať neskôr. V roku vznikol najprv odbor partnerských projektov na Ministerstve financií SR a následne Asociácia PPP ako zástupca súkromného sektora. Z hľadiska platnej legislatívy je problematika PPP v súvislosti s výberom súkromného partnera právne upravená zákonom č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“). Dôležitým krokom bolo v poslednej dobe vypracovanie komplexnej analýzy legislatívneho prostredia PPP²⁶.

Na záver možno konštatovať, že všetky modely riadenia technickej infraštruktúry majú spoločné to, že bez ohľadu na rozmanitosť foriem nemôžu celkom uspokojiť odborný manažment, a to hlavne na poli tokov informácií a vytvárania odborových názorov a postojov. Z tohto dôvodu existujú rôzne tendencie k združovaniu na základe dobrovoľnej účasti. Svoj vplyv uplatňuje tiež lobbing, ktorého aktivity môžu byť silne negatívne, ale aj pozitívne. Často dochádza k vytváraniu nepísaných kartelových dohôd, avšak silno lobistické vplyvy môžu presadiť aj verejno-prospešné opatrenia. Pri rozvoji technickej infraštruktúry zohráva dôležitú úlohu tiež verejná kontrola.

²⁵ ÚRAD PRE VEREJNÉ OBSTARÁVANIE. *Informačný sprievodca Public Private Partnership*. (2004, s. 2).

²⁶ ASOCIÁCIA PPP. *PPP na Slovensku*. Dostupné na: <http://www.asociaciappp.sk/?a=pppsk>.

2.6 Konceptie rozvoja technickej infraštruktúry

Už pri začiatkoch budovania základných infraštruktúrnych odvetví boli podkladom pre rozhodovanie o jej vývoji určité znalosti a predstavy o využívaní zariadení infraštruktúry. Technická infraštruktúra svojim sieťovým charakterom a významným priestorovým aspektom kladie pri svojej optimálnej funkcii značné nároky na koordináciu čiastkových potrieb, požiadaviek a kapacít. V oblasti koncepcií rozvoja technickej infraštruktúry sa rozlišujú tri fázy vývoja. Prvá – historická fáza predstavuje obdobie, v ktorom rozvoj infraštruktúry reagoval na potreby a požiadavky či už spotrebných miest, alebo na strategické záujmy a predstavy štátu. Druhú fázu možno nazvať obdobím centrálneho plánovania. V tomto období bol rozvoj jednotlivých častí infraštruktúry riadený rozpracovaním plánu vyššej úrovne, v konečnom dôsledku centrálnej úrovne. Tretia fáza – súčasnosť sa vyznačuje tým, že rozvoj infraštruktúry by mal byť v podrobnostiach viazaný na rozvoj spotrebných miest a v strategickej bilancii by mal byť koordinovaný rozvojovými koncepciami a plánmi. Tento jav sa v súčasnej dobe považuje ako optimálny. Rozvoj infraštruktúry nie je autonómny jav. Jedná sa o súčasť rozvoja územia štátnej správy, a preto je opodstatnené, že jeho riešenie sa stáva súčasťou územného plánovania²⁷. Nasledujúca podkapitola má za úlohu nás stručne oboznámiť o územnom plánovaní a jeho nástrojoch.

2.6.1 Územné plánovanie

Problematika územného plánovania je upravená zákonom č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (ďalej len „stavebný zákon“). V § 1 tohto zákona je územné plánovanie definované ako činnosť, ktorá sústavne a komplexne rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia. Určujú sa jeho zásady, navrhuje sa vecná a časová koordinácia činností, ktoré ovplyvňujú životné prostredie, ekologickú stabilitu, kultúrno-historické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja. Územné plánovanie vykonávajú zákonom určené orgány územného plánovania, ktorými sú v SR obce, samosprávne kraje a krajské stavebné úrady. Ústredným orgánom územného plánovania je Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Medzi úlohy územného plánovania patrí

²⁷REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kolektív. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. (2012, s. 38 – 39).

napríklad určovanie regulatívov priestorového usporiadania a funkčného využívania územia. Taktiež vymedzuje chránené územia, chránené objekty, oblasti pokoja a ochranné pásma. Určuje zásady a podmienky vecnej a časovej koordinácie mieste sústredenej výstavby. Ďalšou činnosťou v kompetencii územného plánovania je riešenie umiestňovania stavieb a určovanie územno-technických, urbanistických, architektonických a environmentálnych požiadaviek na ich projektovanie a uskutočňovanie. Územné plánovanie okrem iného tiež vytvára podklady pre tvorbu koncepcií výstavby a technického vybavenia územia. V § 2 stavebného zákona sa hovorí, že medzi nástroje územného plánovania patria:

- územnoplánovacie podklady,
- územnoplánovacia dokumentácia,
- územné rozhodnutie.

Oddiel druhý stavebného zákona spracováva **územnoplánovacie podklady**, medzi ktoré zaradujeme: urbanistickú štúdiu, územný generel, územnú prognózu a územno-technické podklady. Urbanistická štúdia rieši čiastkové problémy v území. Spracováva sa pri príprave územného plánu ako návrh koncepcie priestorového usporiadania a funkčného využívania územia alebo podrobnejšie spracovanie či overenie územného plánu. Obsah a rozsah urbanistickej štúdie sa určuje v jej zadaní, na ktoré dáva súhlas orgán územného plánovania, ktorý garantuje štátne respektíve komunálne záujmy. Územný generel podrobne rieši otázky územného rozvoja jednotlivých zložiek osídlenia, najmä bývania, priemyslu, poľnohospodárstva, dopravy, technických sietí a služieb, občianskej vybavenosti, zelene a rekreácie. Spracúva sa, keď treba prehĺbiť riešenie určitej zložky osídlenia. Územná prognóza sa zaoberá možnosťou dlhodobého priestorového usporiadania a funkčného využívania územia. Spracúva sa na základe rozboru a hodnotenia územno-technických podmienok, environmentálnych podmienok, ekonomických a sociálnych podmienok územia. Taktiež sa uskutočňuje rozbor a hodnotenie územného systému ekologickej stability, tendencií územného rozvoja a starostlivosti o životné prostredie. Územno-technické podklady ako účelovo zamerané a sústavne doplňované súbory údajov, ktoré charakterizujú stav a podmienky územia, sa spracovávajú pre celé územie SR a pre vybrané územné celky. Slúžia najmä na spracovanie územnoplánovacej dokumentácie. Územno-technickým podkladom pre celé územie SR je Stratégie územného rozvoja Slovenska.

Územnoplánovacia dokumentácia komplexne rieši priestorové usporiadania a funkčné využívanie územia, zladí záujmy a činnosti ovplyvňujúce územný rozvoj, životné prostredie a ekologickú stabilitu. V oddiele 3 stavebného zákona sa taktiež uvádza, že územnoplánovacia dokumentácia stanovuje regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia. Územnoplánovacia dokumentácia sa spracováva pre celoštátny, regionálny stupeň a tiež pre obce a časti obce. Zložkami územnoplánovacej dokumentácie sú: Koncepcia územného rozvoja Slovenska, územný plán regiónu, územný plán obce a územný plán zóny.

Územné rozhodnutie je záväzný správny akt, ktorý vydáva príslušný stavebný úrad na základe územného konania. Problematiku územného rozhodnutia upravuje stavebný zákon v § 39 a nižšie. V územnom rozhodnutí vymedzí stavebný úrad územie na navrhovaný účel a určí podmienky, ktorými sa zabezpečia záujmy spoločnosti na danom území. Existujú tieto typy územného rozhodnutia: rozhodnutie o umiestnení stavby, o využívaní územia, o chránenej časti krajiny a rozhodnutie o stavebnej uzávere.

2.7 Špecifiká jednotlivých odvetví technickej infraštruktúry

Jednotlivé odvetvia technickej infraštruktúry majú svoju špecifickú charakteristiku. Nasledujúce podkapitoly aspoň v stručnosti zhrnú niektoré vlastnosti týchto odvetví pre scelenie základnej orientácie v problematike technickej infraštruktúry.

2.7.1 Doprava

Pod dopravou rozumieme činnosť spätú s cieľavedomým premiestňovaním osôb a hmotných predmetov, a to v najrôznejších objemových, časových a priestorových súvislostiach a za použitia rôznych dopravných prostriedkov a technológií. Sektor dopravy podmieňuje hospodársky rast, významne prispieva k fungovaniu ekonomiky Slovenska a jednotlivých regiónov a vytvára tak podmienky pre optimálne využitie hospodársko-spoločenského potenciálu. Sektor dopravy je ovplyvňovaný širokým spektrom vonkajších sociálnych a ekonomických faktorov ako demografia, životná úroveň obyvateľstva, územné plánovanie či prístupnosť k dopravnej infraštruktúre. Tieto faktory ovplyvňujú dopyt a ponuku dopravných služieb. Dopravná sieť SR vzhľadom na geografickú polohu v strednej Európe je

križovatkou európskych obchodných ciest. Napriek modernizácií dopravnej siete celková úroveň dopravy zaostáva za štandardom dopravných sietí vo vyspelých krajinách sveta. Nedostatky sú zrejmé v kvalite povrchu ciest, priepustnosti a pod. Prírodné podmienky na Slovensku sú pre rozvoj dopravy menej priaznivé (horský terén). Trasy cestnej a riečnej dopravy sa musia prispôbovať reliéfu a hydrologickým pomerom²⁸.

Existuje mnoho hľadísk rozdelenia dopravy. Medzi najvýznamnejšie patrí rozdelenie dopravy podľa funkcie: doprava osobná a doprava nákladná. Zaujímavým kritériom je aj členenie podľa prostredia. Toto hľadisko rozoznáva tieto druhy dopravy: pevninskú (cestná, železničná, vodná, potrubná, dráhová, pešia), námornú a leteckú. Cestná doprava je súhrn činností, ktoré zaisťujú dopravu osôb, zvierat a vecí. Medzi cestnú dopravu sa radí verejná autobusová doprava, kamiónová preprava, osobná automobilová a motocyklová doprava. Cestná infraštruktúra je tvorená týmito kategóriami cestných komunikácií: cesty I. triedy, II. triedy a III. triedy, rýchlostné komunikácie a diaľnice. Celková dĺžka cestných komunikácií je cca 42 993 km. Infraštruktúra železničnej dopravy SR je charakterizovaná vysokou hustotou siete, zastaranou technológiou, nízkou využitelnosťou jej kapacity a vysokými poplatkami za prístup. K 1. 1. 2010 bolo v prevádzke 3 623 km železničných tratí, z toho 1 577 tratí je elektrifikovaných. Doprava potrubím patrí k najrýchlejšie sa rozvíjajúcim druhom dopravy. Vyniká predovšetkým nízkymi prevádzkovými nákladmi, tiež náklady na stavbu a údržbu sú nižšie než pri iných dopravných odvetviach. Je to vôbec najhospodárnejšia doprava, lebo prepravuje len tovar, odpadá mŕtva váha dopravného prostriedku. Používa sa predovšetkým na prepravu tekutých a plyných látok. Územím Slovenska vedú trasy potrubnej dopravy európskeho významu. Povolžská a západosibírska ropa je k nám dodávaná ropovodom Družba (dve paralelné linky). Úsek od štátnej hranice do Bratislavy meria 430 km. Plynovod má názov Bratstvo. V celoštátnom dopravnom systéme je letecká doprava doplnkom pozemnej dopravnej siete, určenej hlavne k rýchlej preprave obmedzeného počtu osôb a menšieho množstva nákladu na väčšie vzdialenosti. Vzhľadom k veľkosti štátneho územia Slovenska má letecká doprava väčší význam v medzinárodnej preprave než vo vnútroštátnej. Významné sú hlavne tri letiská: Bratislava, Košice a Sliač. Aj napriek tomu, že Slovensko nemá priamy prístup k moru, využíva práva vnútrozemských štátov na prevádzkovanie námornej dopravy. Slovensko využíva najviac prístavy v Baltskom mori (Štetín, Gdynia), v Severnom mori (Hamburg, Brémy), čiernomorské a dunajské prístavy

²⁸MDVaRR SR. *Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020*. (2010, s. 4 – 10).

dosiahnuteľné morskoročnými a riečnymi člmi po Dunaji. Sú to hlavne prístavy Constanta v Rumunsku, Varna v Bulharsku²⁹.

2.7.2 Energetika

Do odboru energetika zaraďujeme elektroenergetiku, plynárenstvo a teplárenstvo. Všetky tieto odbory majú svoje spoločné znaky, ale i odlišnosti. Medzi spoločné znaky patria technologická prepojenosť, sieťový charakter dodávok, obmedzená skladovateľnosť a s tým spojené dispečerské riadenie, negatívny vplyv na životné prostredie a vysoká kapitálová náročnosť. Rozdielnosť spočíva v tom, že rozvod elektriny a zemného plynu je prirodzeným monopolom, zatiaľ čo zásobovanie teplom vytvára len miestne absolútne monopoly, ktoré sú základom konkurencie medzi formami energie a technikou zásobovania.

Trh s elektrickou energiou na Slovensku spadá do regiónu CENTREL, kam okrem Slovenska patria aj Poľsko, Maďarsko a Česká republika. V SR boli výroba a predaj elektrickej energie liberalizované v roku 2005. Na národnej úrovni sú Slovenské elektrárne najväčším výrobcom elektrickej energie s trhovým podielom 82 %. Sú hlavným dodávateľom troch najväčších regionálnych distribučných spoločností: Západoslovenská energetika, Stredoslovenská energetika a Východoslovenská energetika, ktoré sú kontrolované štátom, ale menšinové balíky akcií majú spoločnosti E.ON, EDF a RWE Group. V segmente plynárenstva je prirodzeným monopolom Slovenský plynárenský priemysel, a. s. a jeho 100-percentné dcérske spoločnosti Eustream pre dopravu plynu a SPP-distribúcia, a. s. pre distribúciu³⁰.

2.7.3 Telekomunikačná a informačná infraštruktúra

Budúcnosť telekomunikácií je zameraná na budovanie univerzálnej siete, ktorá by prenášala najkompletnejšie multimediálne informácie ku každému účastníkovi. Telefónne vedenie sa mení v informačnú diaľnicu. Telekomunikačný úrad SR je národný regulátor a cenový orgán v oblasti elektronických komunikácií. Úrad najmä spravuje frekvenčné spektrum, vytvára podmienky pre rozvoj efektívnej súťaže na trhu, vykonávaním dohľadu kontroluje plnenie povinností, ukladá sankcie, rieši spory medzi podnikmi a spory medzi podnikmi a koncovými

²⁹ Dopravná sieť v Slovenskej republike. Dostupné na:

<http://www.komerconpracovník.czechian.net/prvaci/předmety/geografia/geografia3.html>.

³⁰ SLOVENSKÉ ELEKTRÁRNE. *Energetika na Slovensku*. Dostupné na: <http://www.seas.sk/sk/spolocnost/onas/energetika-na-slovensku>.

užívateľmi služieb. Informačná infraštruktúra je súhrnné označenie informačnej a komunikačnej techniky, technológií a inštitúcií, ktoré sú nevyhnutným základom pre zabezpečenie informačných a komunikačných procesov v spoločnosti³¹.

2.7.4 Vodné hospodárstvo

Vodné hospodárstvo Slovenskej republiky je odvetvím, ktoré zabezpečuje všestrannú ochranu vôd vrátane vodných a od vôd priamo závislých ekosystémov, zachovanie alebo zlepšenie stavu vôd, účelné, hospodárne a trvalo udržateľné využívanie vôd (zabezpečenie potrebného množstva vody v požadovanej kvalite a čase pre všetkých jej užívateľov a na všetky účely), manažment povodí, zlepšenie kvality životného prostredia a jeho zložiek, znižovanie nepriaznivých účinkov povodí a sucha, zabezpečenie funkcií vodných tokov a vodných stavieb. Vodné hospodárstvo možno rozdeliť na dva odbory: odbor vodných tokov a odbor vodovodov a kanalizácií. V odbore vodný tokov je správcom rozhodujúcej časti povrchových tokov v dĺžke 29 338 km Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Banská Štiavnica. Vodné toky sú so svojimi povodiami na ploche 49 015 km² rozdelené na 4 oblastné povodia – Dunaja, Váhu, Hrona a Bodrogu s Hornádom so svojimi správami. Uvedené podniky povodí zabezpečujú aj úpravu tokov a reguláciu vody v nádržiach. Správcami drobných vodných tokov (18 079 km) sú aj organizácie lesného hospodárstva, pričom tieto organizácie zabezpečujú aj ich údržbu. Asociácia vodárenských spoločností pôsobí od roku 2004. V rozsahu Memoranda o spolupráci s Ministerstva životného prostredia SR jej úlohou je dosiahnuť koordinovaný postup pri zabezpečovaní požadovanej úrovne prevádzkovania verejných vodovodov a verejných kanalizácií, ako aj vytvárať podmienky pre rozvoj tejto činnosti na území SR v intenciách platného legislatívneho prostredia a opatrení Ministerstva životného prostredia SR ako ústredného orgánu štátnej správy na úseku verejných vodovodov a verejných kanalizácií. Významnými subjektmi v oblasti prevádzkovania verejných vodovodov a verejných kanalizácií sú ďalej obce, ktoré vlastnia tento infraštruktúrny majetok³².

³¹ TELEKOMUNIKAČNÝ ÚRAD SR. *Právomoci a kompetencie*. Dostupné na: <http://www.teleoff.gov.sk/index.php?ID=22>.

³²MPRV SR. *Národný strategický plán rozvoja vidieka SR. Vodné hospodárstvo*. (s. 83).

2.7.5 Odpadové hospodárstvo

Základným právnym predpisom v oblasti odpadového hospodárstva SR je zákon č. 409/2006 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o odpadoch“). Tento zákon upravuje pôsobnosť orgánov štátnej správy a obcí, práva a povinnosti právnických osôb a fyzických osôb pri predchádzaní vzniku odpadov a pri nakladaní s odpadmi, zodpovednosť za porušenie povinností na úseku odpadového hospodárstva a zriadenie Recyklačného fondu. Ústredným orgánom odpadového hospodárstva je Ministerstvo životného prostredia SR. Slovenská republika od roku 1995 pri spracovávaní údajov o vzniku a spôsoboch nakladania s odpadmi celoplošne využíva Regionálny informačný systém o odpadoch (ďalej len „RISO“). Už niekoľko rokov predstavujú informácie získané pomocou RISO dátovú základňu pre plánovanie, aktualizáciu a vyhodnocovanie plnenia cieľov a opatrení Programov odpadového hospodárstva. Odpadom sa rozumie hnuiteľná vec, ktorej sa držiteľ zbavuje, chce sa jej zbaviť alebo je v súlade so zákonom o odpadoch povinný sa jej zbaviť. Nakladanie s odpadmi predstavuje zber odpadov, prepravu odpadov, zhodnocovanie odpadov a zneškodňovanie odpadov vrátane starostlivosti o miesto zneškodnenia. Odpady sú členené podľa Katalógu odpadov, ktorý je ustanovený vyhláškou č. 284/2001 Z. z.. Podľa tejto vyhlášky sa odpady členia na kategórie:

- nebezpečné odpady – označované sú písmenom N,
- ostatné odpady – označované písmenom O, medzi ostatné odpady patrí aj komunálny odpad.

Druhy odpadov sú označené šesťmiestnym číslom, v ktorom prvé dvojčíslenie označuje skupinu, druhé dvojčíslenie podskupinu v príslušnej skupine a tretie dvojčíslenie druhu odpadu v príslušnej skupine a podskupine. Iné členenie odpadov delí odpady na:

- komunálne odpady,
- priemyselné odpady,
- odpady z ťažby surovín,
- lesnícke a poľnohospodárske odpady,
- odpady z energetiky,
- kaly z čistiarní mestských a priemyselných odpadových vôd,

- úprav vody a sedimenty,
- rádioaktívne odpady³³.

Táto podkapitola nás v stručnosti oboznámila s jednotlivými odvetviami technickej infraštruktúry na úrovni štátu. Na nižšej – municipálnej úrovni patria v oblasti technickej infraštruktúry do kompetencií obcí pri výkone samosprávy najmä tieto činnosti: výstavba, údržba a správa miestnych komunikácií, verejných priestranstiev, obecného cintorína, kultúrnych, športových a ďalších obecných zariadení a kultúrnych pamiatok. V právomoci obcí sa tiež nachádza zabezpečenie verejnoprospešných služieb, nakladanie s komunálnym odpadom, udržiavanie čistoty v obci, správa a údržba verejnej zelene a verejného osvetlenia, zásobovanie vodou, odvádzanie odpadových vôd či zabezpečenie verejnej dopravy. Tieto kompetencie vychádzajú zo zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o obecnom zriadení“). Nasledujúce časti diplomovej práce sa zaoberajú technickou infraštruktúrou v podmienkach mesta Čadca.

³³ PORTÁL SEPARUJ ODPAD. *Druhy odpadov*. Dostupné na:
<http://www.separujodpad.sk/index.php/obcan/druhy-odpadov.html>.

3 ANALÝZA HOSPODÁRENIA V MESTSKOM PODNIKU SLUŽIEB V ČADCI

3.1 Základná charakteristika mesta Čadca

Mesto Čadca je samosprávny a správny celok Slovenskej republiky združujúci osoby, ktoré majú na jeho území trvalý pobyt. Svojou polohou je mesto Čadca vstupnou bránou na Slovensko z Českej republiky a Poľska. Nachádza sa v severozápadnej časti Slovenska a je súčasťou regiónu Kysuce. Z geografického hľadiska má Čadca veľmi výhodnú dopravnú polohu, je križovatkou medzinárodných ciest, a tým si zabezpečila prepojenie s hlavnými priemyselnými a obchodnými centrami v strednej Európe. Mesto leží na brehoch rieky Kysuce a jej prítokov v nadmorskej výške 415 m n. m. a obklopujú ho rozsiahle pohoria Kysucké Beskydy, Javorníky a Turzovská vrchovina. Mesto sa nachádza v blízkosti chránenej krajiny oblasti Kysuce a medzi jeho bohatstvá patrí okolitá príroda, zaujímavé scenérie a krásne tiché lesy³⁴. Čadca je okresné mesto s rozlohou 57 km², ktoré patrí do Žilinského kraja. Podľa údajov zo Štatistického úradu Slovenskej republiky k 31. 12. 2013 žilo na území mesta Čadca 25 068 obyvateľov, z toho 12 118 mužov a 12 950 žien. Územie mesta Čadca tvoria dve katastrálne územia Čadca a Horelica. Celé mesto sa člení na tieto jednotlivé mestské časti: Čadca, Čadečka, Drahošanka, Horelica, Milošová, Podzávoz, Rieka, U Hluška, U Siheľníka a Vojty.

V súlade so zákonom o obecnom zriadení sú orgánmi mesta Čadca mestské zastupiteľstvo a primátor mesta. Mestské zastupiteľstvo zriaďuje podľa potreby alebo podľa osobitných predpisov poradné, výkonné alebo kontrolné orgány, v podmienkach Čadce sú to:

- a) mestská rada,
- b) komisie mestského zastupiteľstva,
- c) mestský úrad,
- d) mestská polícia,
- e) mestský hasičský zbor.

³⁴ MESTO ČADCA. *Úvodné informácie*. Dostupné na: <http://www.mestocadca.sk/o-meste-cadca/uvodne-informacie.html>.

Osobitné postavenie má hlavný kontrolór mesta, ktorého volí a odvoláva mestské zastupiteľstvo. Úlohou hlavného kontrolóra je vykonávanie kontrolnej činnosti. Pod týmto pojmom sa rozumie kontrola zákonnosti, účinnosti, hospodárnosti a efektívnosti pri hospodárení a nakladaní s majetkom. Ďalej do jeho kompetencií patrí kontrola príjmov, výdavkov a finančných operácií mesta, kontrola vybavovania sťažností a petícií, kontrola dodržiavania všeobecne záväzných právnych predpisov vrátane nariadení mesta, kontrola plnenia uznesení mestského zastupiteľstva a iné. Mestská rada je zložená z poslancov mestského zastupiteľstva. Je to iniciatívny, výkonný a kontrolný orgán mestského zastupiteľstva, ktorý plní úlohy zadané práve mestským zastupiteľstvom. Mestská rada Čadce sa skladá z 8 poslancov, ktorí sa volia do rady s prihliadnutím na primerané zastúpenie politických strán, hnutí a nezávislých poslancov v mestskom zastupiteľstve. Zo zákona o obecnom zriadení ďalej vyplýva možnosť mestského zastupiteľstva zriaďovať komisie ako svoje stále alebo dočasné poradné a iniciatívne orgány. Komisie sa skladajú z poslancov a ďalších osôb vybraných mestským zastupiteľstvom. V podmienkach mesta Čadca plní zadané úlohy 12 nasledujúcich komisií:

- komisia finančná,
- komisia podnikateľskej činnosti, obchodu a mestských podnikov,
- komisia výstavby, územného plánovania a investičných činností,
- komisia dopravy a správy mestských komunikácií,
- komisia životného prostredia a odpadového hospodárstva,
- komisia školstva,
- komisia mládeže a športu,
- komisia sociálna, zdravotná a bytová,
- komisia pre prevenciu protispoločenskej činnosti,
- komisia kultúry,
- komisia cestovného ruchu a medzinárodných vzťahov,
- komisia na ochranu verejného záujmu pri výkone verejných funkcií verejných funkcionárov.

Mestský úrad je výkonným orgánom zastupiteľstva a primátora. Skladá sa z pracovníkov obce – úradníkov. Zabezpečuje organizačné a administratívne veci, a to najmä písomnú agendu všetkých orgánov mesta, odborné podklady a písomnosti na rokovania, vypracováva

písomné vyhotovenia všetkých rozhodnutí primátora a mestského zastupiteľstva, vykonáva nariadenia, uznesenia zastupiteľstva a rozhodnutia primátora, organizačno-technicky zabezpečuje plnenie úloh štátnej správy v prenesenej pôsobnosti, a pod.. Prednosta mestského úradu zabezpečuje hospodársky a správny chod úradu, je zodpovedný primátorovi. Mestský úrad sa delí na 7 oddelení³⁵. Organizačnú štruktúru Mestského úradu v Čadci možno vidieť v Prílohe č. 1.

Mestské zastupiteľstvo v Čadci je zastupiteľský zbor mesta zložený z poslancov, ktorí boli zvolení v priamych voľbách mesta na štyri roky. V meste Čadca sa mestské zastupiteľstvo skladá z 25 poslancov. Jeho úlohy a právomoci sú určené zákonom o obecnom zriadení. Medzi tie najdôležitejšie patrí napríklad určovať zásady hospodárenia a nakladania s majetkom mesta a kontrolovať hospodárenie s ním; schvaľovať rozpočet mesta a jeho zmeny, tiež schvaľovať záverečný účet mesta a rozhodovať o prijatí úveru alebo pôžičky; schvaľovať územný plán mesta a koncepcie rozvoja jednotlivých oblastí života mesta; rozhodovať o miestnych daniach a poplatkoch či uznávať sa na uzneseniach. Do kompetencií mestského zastupiteľstva tiež prislúcha zriaďovať, zrušovať a kontrolovať nielen rozpočtové a príspevkové organizácie mesta a na návrh primátora vymenúvať a odvolávať ich vedúcich – riaditeľov, ale aj obchodné spoločnosti a iné právnické osoby³⁶.

V oblasti technickej infraštruktúry v súlade so zákonom o obecnom zriadení obce samostatne rozhodujú a uskutočňujú všetky úkony súvisiace so správou obce a jej majetku, ak osobitný zákon takéto úkony nezveruje štátu alebo inej právnickej osobe alebo fyzickej osobe. Tento zákon upresňuje tieto činnosti, patrí tu napr. správa vlastného majetku obce, výstavba, údržba a správa miestnych komunikácií, verejných priestranstiev, obecného cintorína, zabezpečenie verejnoprospešných služieb (odvoz komunálneho odpadu a čistenie obce, správa a údržba verejnej zelene a verejného osvetlenia, zásobovanie vodou, odvádzanie odpadových vôd), správu miestnych daní a poplatkov, usmerňovanie ekonomickej činnosti v obci, a pod.

Mestské zastupiteľstvo na základe zákona o obecnom zriadení zriadilo tieto rozpočtové a príspevkové organizácie a podniky:

³⁵ MZ ČADCA. *Štatút mesta Čadca*. (2010, s. 5 – 14).

³⁶ Dtto. (2010, s. 6 – 7).

- Mestská polícia Čadca,
- Kultúrne a informačné centrum mesta Čadca,
- Mestský podnik služieb,
- Dombyt.

Nasledujúce podkapitoly sa budú venovať Mestskému podniku služieb v Čadci, jeho charakteristike a následnej analýze hospodárenia.

3.2 Mestský podnik služieb v Čadci

Mestský podnik služieb Čadca (ďalej len „MPS“) zriadilo mestské zastupiteľstvo v roku 1992 ako svoju príspevkovú organizáciu so štatútom právnickej osoby s právnou subjektivitou podľa zákona č. 523/2004 Z. z., o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy“).

3.2.1 Príspevková organizácia

Podľa siedmej časti zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy si môže obec zriaďovať rozpočtové a príspevkové organizácie. Účelom založenia a vzniku takýchto organizácií je plnenie úloh vyplývajúcich z osobitných zákonov napríklad zo zákona o obecnom zriadení. Zriaďujú sa prevažne v sociálnej, kultúrnej a samosprávnej oblasti. Rozpočtové a príspevkové organizácie definuje § 21 zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy. Rozpočtová organizácia je právnická osoba štátu, obce alebo VÚC, ktorá je svojimi príjmami a výdavkami napojená na rozpočet zriaďovateľa. Hospodári samostatne podľa schváleného rozpočtu s prostriedkami, ktoré jej určil zriaďovateľ v rámci svojho rozpočtu. Príspevková organizácia je právnická osoba štátu, obce alebo VÚC, ktorá je na rozpočet zriaďovateľa napojená príspevkom, pričom menej ako 50 % jej výrobných nákladov je pokrytých tržbami. Príspevková organizácia je subjekt zriadený na plnenie prevažne miestnych verejných úloh a služieb, nie za účelom podnikania. Príspevková organizácia môže byť zriadená buď zo zákona alebo rozhodnutím zriaďovateľa, ktorým môže byť ústredný orgán štátnej správy, obec alebo vyšší územný celok. Zriaďovateľ zakladá príspevkovú organizáciu vydaním zriaďovacej listiny, ktorá obsahuje nasledujúce náležitosti: označenie

zriaďovateľa, názov príspevkovej organizácie vylučujúci možnosť zámeny s názvom iných právnických osôb, jej sídlo a identifikačné číslo. Medzi ďalšie povinné náležitosti patrí uvedenie formy hospodárenia, dátum zriadenia príspevkovej organizácie, vymedzenie predmetu činnosti, označenie štatutárneho orgánu, vecné a finančné vymedzenie majetku, ktorý príspevková organizácia spravuje a tiež určenie doby, na ktorú sa príspevková organizácia zriaďuje. Príspevkové organizácie zriadené mestom možno zrušiť, meniť ich podriadenosť alebo spôsob financovania z príspevkovej na rozpočtovú rozhodnutím mestského zastupiteľstva od prvého dňa nasledujúceho rozpočtového roka. Pri týchto zmenách je povinnosťou zriaďovateľa zmeniť aj zriaďovaciu listinu príspevkovej organizácie. Zriaďovateľ má povinnosť zrušiť príspevkovú organizáciu k 31. decembru roka, v ktorom zistí, že tržby príspevkovej organizácie nepokrývajú jej výrobné náklady počas najmenej dvoch po sebe bezprostredne nasledujúcich rokov. Príspevková organizácia môže zaniknúť rozdelením, zlúčením, splynutím alebo zrušením. Ak zaniká zrušením bez právneho nástupcu, práva a povinnosti prechádzajú dňom zrušenia na zriaďovateľa. V prípade zániku rozdelením, zlúčením alebo splynutím zriaďovateľ určí termín, vecné a finančné vymedzenie majetku vrátane súvisiacich práv a záväzkov, ktoré prechádzajú na právneho nástupcu, ktorým môže byť len rozpočtová organizácia.

Hospodárenie príspevkových organizácií upravuje § 24 zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy. Príspevková organizácia hospodári podľa svojho rozpočtu nákladov, výnosov a výsledku hospodárenia. Jej rozpočet obsahuje aj príspevok z rozpočtu zriaďovateľa, prostriedky vlastných finančných fondov a prostriedky prijaté od iných subjektov. Príspevková organizácia má povinnosť dosahovať výnosy určené svojim rozpočtom. Finančný vzťah medzi príspevkovou organizáciou a zriaďovateľom je určený záväznými úlohami a záväznými limitmi rozpočtu zriaďovateľa. Náklady na prevádzku, opravy a údržbu hmotného majetku, ako aj na obstaranie hmotného a nehmotného majetku uhrádza príspevková organizácia z vlastných zdrojov a z príspevku mesta, pričom vlastné zdroje využíva prednostne. Príspevok sa poskytuje v takej výške, aby bol jej rozpočet vyrovnaný. Po uplynutí rozpočtového roka vykoná príspevková organizácia zúčtovanie finančných vzťahov s rozpočtom zriaďovateľa. Ak je výsledok hospodárenia kladný, musí byť použitý na úhradu straty minulých rokov, a to až to jej vyrovnania. Kladný výsledok hospodárenia nesmie byť dosiahnutý nesplnením úloh, obmedzovaním alebo zhoršovaním kvality služieb. Ak sa hospodárenie príspevkovej organizácie za bežný rozpočtový rok skončí stratou, táto strata sa uhradí z rezervného fondu, zo zisku z podnikateľskej činnosti po zdanení, z kladného

výsledku hospodárenia z hlavnej činnosti či z fondu reprodukcie. Príspevková organizácia vytvára dva fondy:

- fond reprodukcie,
- rezervný fond.

V § 25 zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy sa uvádza, že zdrojom fondu reprodukcie príspevkovej organizácie sú odpisy hmotného a nehmotného majetku, výnosy z predaja alebo likvidácie hmotného a nehmotného majetku, dary a prostriedky od iných subjektov podľa uzavretých zmlúv na obstaranie hmotného a nehmotného majetku a taktiež prostriedky poskytované prostredníctvom rozpočtu zriaďovateľa na tento účel. Prostriedky z fondu reprodukcie príspevkovej organizácie sa môžu použiť na financovanie obstarávania hmotného a nehmotného majetku vrátane jeho technického zhodnotenia a na opravy a údržbu hmotného majetku. Rezervný fond sa vytvára z výsledku hospodárenia, z účelovo darovaných prostriedkov a zo zisku z podnikateľskej činnosti po zdanení. Využitie prostriedkov z rezervného fondu je rozličné, používajú sa však najmä na úhradu rozpočtom nezabezpečených bežných potrieb, úhradu sankcií za porušenie všeobecne záväzných právnych predpisov, na splátky úverov či na úhradu straty z hlavnej alebo z podnikateľskej činnosti. Zostatky fondov koncom roka neprepadávajú, ale prevádzajú sa do nasledujúceho roka.

Možnosť podnikateľskej činnosti upravuje § 28 zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy. Príspevková organizácia môže vykonávať so súhlasom zriaďovateľa podnikateľskú činnosť nad rámec svojej hlavnej činnosti, na ktorú bola zriadená, iba ak plní úlohy určené zriaďovateľom. Výnosy a náklady na túto činnosť sa nerozpočtujú a sledujú sa na samostatnom účte. Náklady na podnikateľskú činnosť musia byť kryté výnosmi z nej. V prípade ak je k 30. septembru rozpočtového roka hospodárskym výsledkom strata, je vedúci príspevkovej organizácie povinný zabezpečiť, aby bola do konca roka vyrovnaná, alebo zabezpečiť také opatrenia na ukončenie podnikateľskej činnosti, aby ju už v ďalšom rozpočtovom roku nevykazovala.

3.2.2 Úlohy a organizácia Mestského podniku služieb Čadca

Mestský podnik služieb vykonáva hlavnú činnosť aj podnikateľskú činnosť, ktorú vykonáva nad rámec hlavnej činnosti vo všetkých oblastiach podnikania pre iné právnické a fyzické osoby za dodržania ustanovení platnej legislatívy, najmä zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy. Medzi hlavné činnosti, ktoré Mestský podnik služieb vykonáva, patrí:

- výstavba, oprava a údržba miestnych komunikácií, chodníkov, verejných priestranstiev a schodov v meste Čadca,
- zimná údržba miestnych komunikácií, chodníkov, verejných priestranstiev a schodov v meste Čadca,
- vykonávanie údržby, výmeny a výstavby dopravného značenia na miestnych komunikáciách v meste Čadca,
- vykonávanie stavebných prác, zámočníckych prác a penetračných prác,
- autodoprava a dopravné služby v meste Čadca,
- výroba malých polovýrobov pre plnenie hlavnej činnosti,
- služby odpadového hospodárstva, separovaný zber,
- správa a údržba verejného osvetlenia,
- údržba verejnej zelene,
- prevádzkovanie pohrebísk na území mesta Čadca,
- prevádzkovanie verejných WC v meste Čadca,
- údržba kanalizácií a vodných tokov,
- údržba technických zariadení – autobusové čakárne, parkové a oddychové lavičky, zberné nádoby,
- správa zvereného hnutel'ného a nehnuteľného majetku mesta, jeho údržba, oprava a rekonštrukcia,
- zabezpečenie verejno-prospešných prác,
- poskytovanie svojim technickým vybavením a pracovníkmi na požiadanie mesta Čadca nevyhnutnú pomoc pri likvidácii a odstraňovaní následkov živelných pohromy alebo havárie na území mesta Čadca³⁷.

³⁷ Interný materiál Mestského podniku služieb v Čadci.

Mestský podnik služieb sa vnútorne člení na úseky a útvary. Uplatňuje sa tu dvojstupňový systém riadenia, ktorý je založený na princípe nadriadenosti a podriadenosti. Na prvom stupni riadenia sa nachádza riaditeľ, ktorý je štatutárnym orgánom, zastupuje Mestský podnik služieb navonok a koná v jeho mene. Riaditeľa vymenúva a odvoláva mestské zastupiteľstvo na návrh primátora mesta. Druhý stupeň organizačnej štruktúry predstavujú úseky, a to konkrétne ekonomický úsek, úsek dopravy a služieb a úsek verejného obstarávania. Úseky sú priamo podriadené riaditeľovi. Úsek dopravy a služieb sa rozdeľuje na dva útvary: útvar dopravy a útvar služieb. Celá organizačná štruktúra Mestského podniku služieb je uvedená v Prílohe č. 2. Z funkčného hľadiska sa Mestský podnik služieb člení na 6 úsekov podľa jednotlivých vykonávaných činností:

1. Doprava,
2. Životné prostredie,
3. Údržba verejného osvetlenia,
4. Správa cintorínov,
5. Správa verejných WC,
6. Správa ihrísk.

Úsek životného prostredia má v náplni práce starostlivosť o verejnú zeleň na území mesta Čadca. Do údržby spadá kosenie, likvidácia pokosenej hmoty, jarná a jesenná likvidácia lístia. Tento úsek má v kompetencií aj problematiku odpadov. Pre mesto Čadca zabezpečuje zber, zvoz a triedenie komunálneho i separovaného odpadu. Podľa zákona č. 223/2001 Z. z., o odpadkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o odpadkoch“) je na území mesta Čadca zavedený systém zberu komunálnych odpadov, ktorý zahŕňa množstvový zber pre fyzické osoby oprávnené na podnikanie a právnické osoby a paušálny zber komunálneho odpadu pre fyzické osoby – občanov, ktorí majú trvalý pobyt na území mesta Čadca. Mestský podnik služieb zabezpečuje aj zber separovaného odpadu na území mesta, a to sklo, plasty, papier, kovy, viacvrstvové kombinované materiály, textil, šatstvo a jedlé oleje. Úsek životného prostredia spravuje aj verejnú zeleň a verejné priestranstvá vrátane budovania a rozširovanie plôch na oddych a relax. Na úseku správy cintorínov je Mestský podnik služieb prevádzkovateľom pohrebísk, ktorých zriaďovateľom je mesto Čadca. Na svojom území má zriadené 4 pohrebiská: U Krkošky, Horelica, Kýčera a Ul. 17. novembra. Pohrebisko u Krkošky má vybudovaný aj Dom smútku. Dôležitým úsekom je úsek dopravy, ktorý má

v právomoci starostlivosť o prístupové a miestne komunikácie, chodníky, schody a verejné priestranstvá na území mesta Čadca. Jeho povinnosťou je dbať o zjazdnosť ciest počas zimného obdobia a taktiež zabezpečiť ich opravy³⁸.

Podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (ďalej len „cestný zákon“) sa pozemné komunikácie delia na diaľnice, cesty, miestne a účelové komunikácie. Tieto pozemné komunikácie majú svojich vlastníkov a správcov. Diaľnice, cesty pre motorové vozidlá a cesty I. triedy sú vo vlastníctve štátu. Cesty II. a III. triedy vlastní samosprávny kraj. Obec je vlastníkom miestnych komunikácií. Nakoniec účelové komunikácie sú vo vlastníctve štátu alebo iných právnických a fyzických osôb. Správu jednotlivých pozemných komunikácií vykonávajú ich správcovia, ktorí majú povinnosť dbať o údržbu týchto komunikácií, zabezpečiť v zime prejazdnosť a i. Diaľnice a rýchlostné komunikácie spravuje Národná diaľničná spoločnosť (ďalej len „NDS“). NDS je akciovou spoločnosťou, ktorá vznikla na základe zákona č. 639/2004 Z. z., o Národnej diaľničnej spoločnosti. Založil ju štát, ktorý je aj jej 100 % vlastníkom, v mene ktorého jedná Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MDVaRR“). NDS zabezpečuje niekoľko veľmi významných a štátom regulovaných činností. Predovšetkým je to plánovanie, príprava a výstavba diaľnic, ich údržba a realizácia opráv. Zabezpečuje výkon činností stavebného dozoru ako aj prevádzkovanie špecializovaného akreditovaného laboratória³⁹. Ďalším správcom pozemných komunikácií je Slovenská správa ciest (ďalej len „SSC“). SSC je samostatná rozpočtová organizácia zriadená MDVaRR SR, ktorá spravuje cesty I. triedy a súvisiace pozemky vo vlastníctve SR. Taktiež vykonáva pre cesty I. triedy dopravné plánovanie, ústrednú technickú evidenciu, centrálnu databanku a technický rozvoj. SSC má regionálne zastúpenie prostredníctvom dislokovaných organizačných zložiek pod jednotným názvom Investičná výstavba a správa ciest, a to konkrétne v Bratislave, Banskej Bystrici, Košiciach a v Žiline, pod ktorú patria aj úseky ciest I. triedy na území mesta Čadca⁴⁰. Správu ciest II. a III. triedy zabezpečuje Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja (ďalej len „SC ŽSK“), ktorá je príspevkovou organizáciou Žilinského samosprávneho kraja. Organizácia vznikla v roku 2006. Hlavným predmetom činnosti SC ŽSK je okrem iného výkon správy a údržby ciest II. a III. triedy vrátane cestného

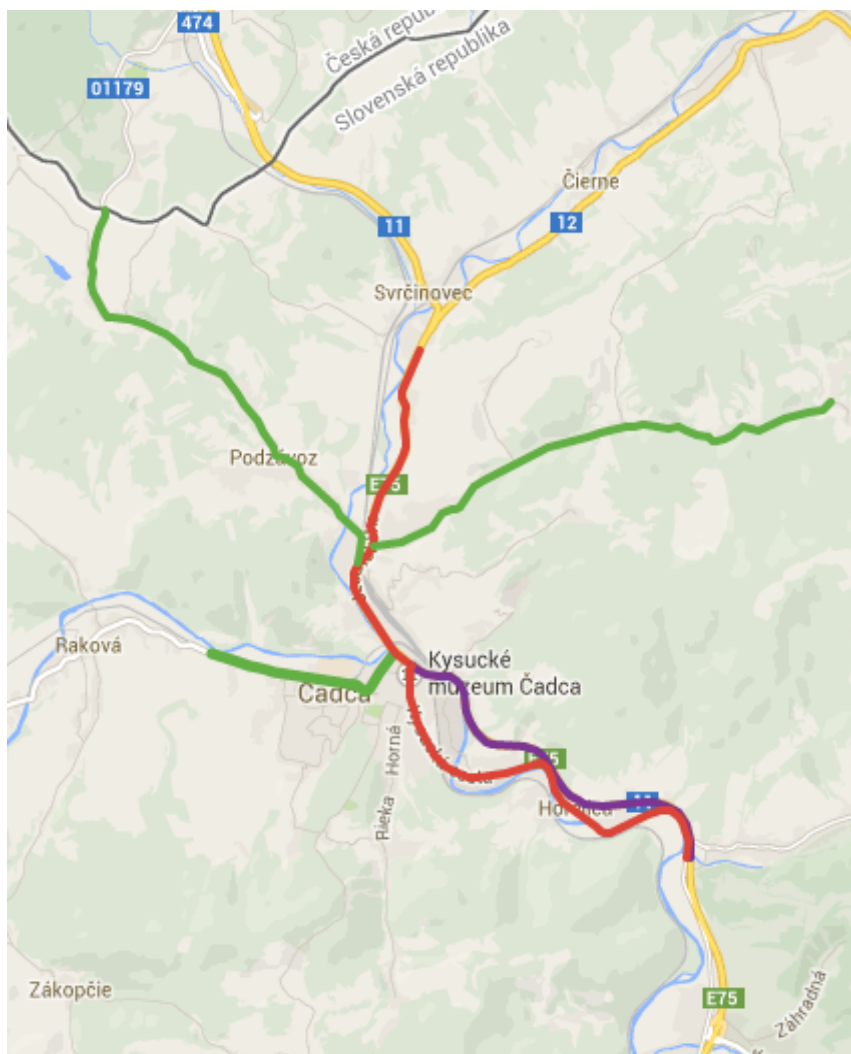
³⁸ Interný materiál Mestského podniku služieb v Čadci.

³⁹ NDS. *Výročná správa za rok 2012*. Dostupné na: http://www.ndsas.sk/ext_dok-vyroczna_sprava_za_rok_-2012/45982c.

⁴⁰ MDVaRR SR. *Štatút Slovenskej správy ciest*. (2005). Dostupné na: http://www.ssc.sk/files/documents/zakladne-dokumenty-ssc/statut_ssc.pdf.

príslušenstva, objektov a cestných pozemkov vo vlastníctve Žilinského samosprávneho kraja⁴¹. Správcom miestnych komunikácií je obec, v prípade mesta Čadca tieto kompetencie vykonáva Mestský podnik služieb ako príspevková organizácia mesta. V katastrálnom území mesta Čadca, okrem samotného mesta ako správcu miestnych komunikácií, vykonávajú funkciu správcu ostatných pozemných komunikácií všetky vyššie spomenuté spoločnosti. Rozdelenie kompetencií je najbadateľnejšie v zimnom období, kedy je potrebné zabezpečiť zimnú údržbu a prejazdnosť jednotlivých ciest. V tomto období padá veľká kritika na Mestský podnik služieb za úseky ciest, ktorých MPS nie je správcom. Na Obr. 3.1 sú znázornené úseky ciest, ktorých správcom nie je Mestský podnik služieb.

Obr. 3.1: Správcovia ciest v meste Čadca



Zdroj: Prevzaté z Google Maps Engine. Dostupné na:
<https://mapengine.google.com/map/viewer?mid=ztd4IQHmqEXM.ka6q5PvuZTrY>.

⁴¹ ŽSK. *Zriaďovacia listina*. (2012). Dostupné na: <http://www.sczsk.sk/podklady/zriadovacia-listina-sc-zsk-z-1-jula-2012.pdf>.

Úsek ciest znázornený na Obr. 3.1 zelenou farbou je udržiavaný Správou ciest Žilinského samosprávneho kraja, ktorý spravuje cesty II. a III. triedy. Úsek ciest znázornený červenou farbou na Obr. 3.1 je pod správou Slovenskej správy ciest, ktorá udržiava cesty I. triedy. Posledným správcom pozemných komunikácií na území mesta Čadca je Národná diaľničná spoločnosť, ktorej spravovaný úsek je na Obr. 3.1 znázornený fialovou farbou. Ostatné pozemné komunikácie, ktoré nie sú farebne vyznačené, udržiava Mestský podnik služieb Čadca.

Od roku 2014 došlo k jednej výraznej zmene. Mestská krytá plaváreň sa vracia pod správu Mestského podniku služieb. Niekoľko rokov bola pod strechou akciovej spoločnosti ZZO Čadca. Hlavnou motiváciou tejto zmeny boli financie. Prevádzka bazénov je objektívne finančne náročná záležitosť. Najväčšou záťažou sú náklady na energie, bazény a budova sú zasa náročné na teplo. Prevádzkovanie plavárne čelilo finančným ťažkostiam, a to aj napriek tomu, že za posledné dva roky sa podarilo zvýšiť tržby. Dlh uhradilo zakaždým mesto Čadca. Odteraz budú mať poslanci väčšiu kontrolu a právomoc nad plavárňou. Zamestnanci doterajšej akciovej spoločnosti prejdú pod mesto.

3.3 Hospodárenie za obdobie rokov 2009 – 2013

3.3.1 Rozpočet za roky 2009 – 2013

Mestský podnik služieb ako príspevková organizácia mesta hospodári podľa svojho rozpočtu. Súčasťou jeho rozpočtu je aj príspevok – transfer z rozpočtu zriaďovateľa, teda z rozpočtu mesta Čadca. MPS vykonáva práce v rámci svojej hlavnej činnosti na základe schváleného rozpočtu. Rozpočet je zostavovaný v súlade s platnou legislatívou, najmä v súlade so zákonom o rozpočtových pravidlách verejnej správy či s opatrením Ministerstva financií SR č. MF/010175/2004-42 zo dňa 8. 12. 2004 v znení neskorších predpisov, ktorý stanovuje druhovú, organizačnú a ekonomickú klasifikáciu rozpočtovej klasifikácie. Ekonomická klasifikácia triedi rovnorodé druhy príjmov a výdavkov na hlavné kategórie, kategórie, položky a podpoložky a umožňuje identifikáciu rozpočtových operácií, finančných operácií s finančnými aktívami a pohybov na mimorozpočtových bankových účtoch, z ktorých sa nerealizuje čerpanie prostriedkov prostredníctvom štátneho rozpočtu. Rozpočet poskytuje všeobecnú informáciu o príjmoch a výdavkoch Mestského podniku služieb. Pre účely analýzy rozpočtu sú príjmy členené na vlastné príjmy MPS a transfery od zriaďovateľa,

prípadne zo štátneho rozpočtu. Transfer môže byť len finančný vo forme príspevkov, dotácii a iných finančných vzťahov. Výdavky sa podľa ekonomickej klasifikácie rozdeľujú na bežné výdavky, kapitálové výdavky a finančné operácie, čo v prípade MPS predstavujú splátky finančného lízingu. Pre väčšiu vypovedaciu schopnosť bolo za sledovaný časový úsek analýzy zvolené obdobie rokov 2009 – 2013. Všetky údaje sú vyčíslené v celých eurách. Zdrojom údajov sú interné materiály – schválené rozpočty a záverečné účty MPS a Mestského úradu v Čadci. Základný prehľad príjmov, výdavkov a sáld rozpočtu za sledované obdobie znázorňuje nasledujúca Tab. 3.1.

Tab. 3.1: Základný rozpočet na obdobie rokov 2009 – 2013 (v €)

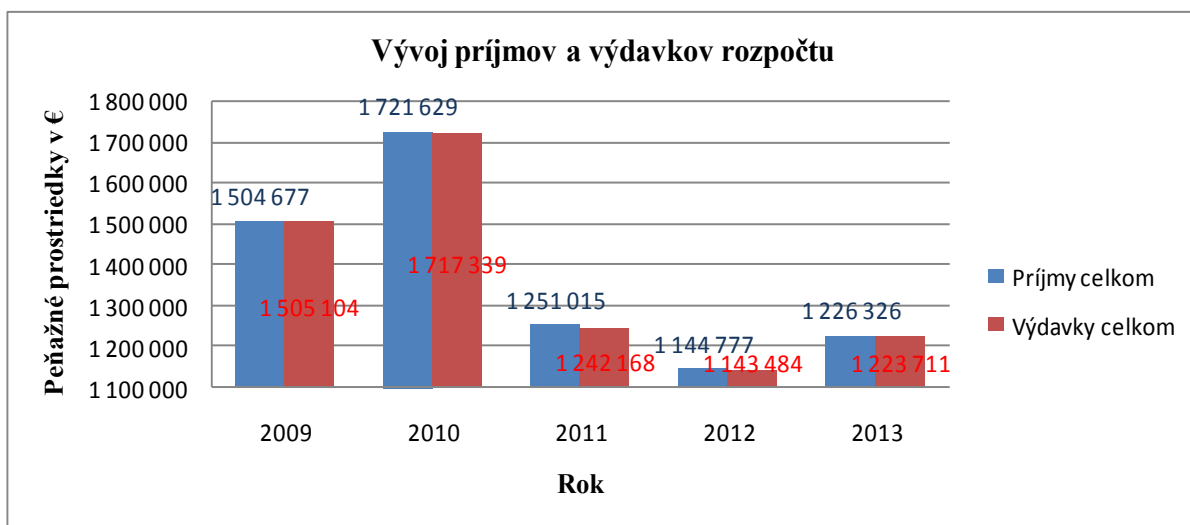
Položka	Rok				
	2009	2010	2011	2012	2013
Vlastné príjmy	42 350	41 322	53 920	57 729	55 122
Transfery	1 462 327	1 680 307	1 197 095	1 087 048	1 171 204
PRÍJMY CELKOM	1 504 677	1 721 629	1 251 015	1 144 777	1 226 326
Bežné výdavky	1 398 268	1 587 226	1 151 871	1 038 426	1 085 878
Kapitálové výdavky	59 228	77 520	42 400	52 808	91 623
Splátky finančného lízingu	47 608	52 593	47 897	52 250	46 210
VÝDAVKY CELKOM	1 505 104	1 717 339	1 242 168	1 143 484	1 223 711
Saldo rozpočtu	- 427	4 290	8 847	1 293	2 615

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Z uvedenej Tab. 3.1 vyplýva, že objemovo s najvyššími finančnými prostriedkami Mestský podnik služieb hospodáril v roku 2010, kedy dosiahol najväčšie celkové príjmy, a to vo výške 1 721 629 €. Dôvodom je predovšetkým výška príspevku od zriaďovateľa, ktorý v tomto roku dosahoval výšku 1 665 325 €. Naopak najnižšie celkové príjmy vykazoval MPS v roku 2012, keď spravoval finančné prostriedky vo výške 1 144 777 €. V roku 2013 boli celkové výdavky Mestského podniku služieb vo výške 1 223 711 €, čo oproti roku 2012 predstavoval nárast o 6,5 %. V tomto roku sa na celkové výdavky použil najmenší obnos finančných prostriedkov, a to vo výške 1 143 484 €. Na druhej strane najvyššia suma celkových výdavkov za analyzované obdobie sa vyšplhala do výšky 1 717 339 €. Udialo sa tak v roku 2012. Od roku 2010 do roku 2012 bol zaznamenaný medziročný pokles celkových výdavkov. Vývoj celkových výdavkov kontinuálne kopíroval vývoj celkových príjmov bez väčšej odchýlky, pričom od roku 2010 bol na konci účtovného obdobia vykazovaný prebytok rozpočtu.

Najvyšší rozdiel medzi celkovými príjmami a celkovými výdavkami sa zaznamenal v roku 2011, kedy prebytok rozpočtu predstavoval 8 847 €. Za sledované obdobie MPS evidoval schodok rozpočtu len v roku 2009, a to vo výške 427 €. Grafické znázornenie celkových príjmov a celkových výdavkov rozpočtu MPS za obdobie rokov 2009 – 2013 je znázornené na Obr. 3.2. Pre lepšiu ilustráciu je výška celkových príjmov znázornená modrou farbou a výška celkových výdavkov červenou farbou.

Obr. 3.2: Vývoj príjmov a výdavkov rozpočtu Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Nasledujúca časť sa zaoberá podrobnejšou analýzou celkových príjmov. Dve hlavné zložky, z ktorých sa príjmy Mestského podniku služieb skladajú, sú vlastné príjmy MPS a transfery od zriaďovateľa, prípadne zo štátneho rozpočtu. Analýze transferov je venovaná ďalšia podkapitola. V roku 2013 tvorili transfery 95,5 % z celkových príjmov, zvyšných 4,5 % boli vlastné príjmy. V predchádzajúcich rokoch bola štruktúra celkových príjmov porovnateľná s rokom 2013. Viac ako 90 % z celkových príjmov vytvárali príspevky od zriaďovateľa, prípadne zo štátneho rozpočtu. Za sledované obdobie vlastné príjmy predstavovali menej ako 10 % z celkových príjmov. Medzi vlastné príjmy Mestského podniku služieb patria predovšetkým príjmy a poplatky za predaj výrobkov, tovarov a služieb ním poskytovaných. Sem sa zahŕňajú poplatky za separované komodity, za používanie verejných WC či cintorínske poplatky. Ďalšie vlastné zdroje získava Mestský podnik služieb za prenájom pozemkov – prenájom hrobových miest, budov a priestorov – prenájom priestorov v budove na adrese A. Hlinku. Menší podiel na vlastných príjmoch tvoria úroky z tuzemských účtov, príjmy z náhrady poistného plnenia, či príjmy z dobropisov, odvodu ale aj z refundácie

nákladov. Refundácia je náhrada zaplatenej sumy alebo nákladov. Dobropis je zasa laicky povedané, záporná pohľadávka, ktorá vznikne na základe odberateľsko-dodávateľského vzťahu, kedy napríklad na základe reklamácie či rozhodnutia dodávateľa dochádza k zníženiu celkovej čiastky⁴². Medzi vlastné príjmy môžeme zaradiť aj určité jednorazové platby za predaj prebytočného hnutel'ného či nehnuteľného majetku. Takýto príjem Mestský podnik služieb zaznamenal v roku 2010, keď odpredal časť svojho opotrebovaného vozového parku. Príjem bol vo výške 1 938 € za predaj multikáry. Stručný prehľad vlastných príjmov Mestského podniku služieb za analyzované obdobie je znázornený v nasledujúcej Tab. 3.2.

Tab. 3.2: Vlastné príjmy Mestského podniku služieb za obdobie 2009 – 2013 (v €)

Položka	Rok				
	2009	2010	2011	2012	2013
Príjmy z prenájmu pozemkov	0	0	5 270	14 031	10 552
Príjmy z prenájmu budov a priestorov	0	184	138	184	1 555
Príjmy za predaj výrobkov a služieb	41 118	25 406	43 487	33 884	36 871
Predaj nepotrebného majetku	1 031	1 938	0	0	0
Úroky z tuzemských účtov	201	128	19	10	7
Príjmy z refundácie, dobropisov a ostatné	0	12 418	708	5 006	4 777
Iné príjmy	0	1 248	4 298	4 614	1 360
VLASTNÉ PRÍJMY CELKOM	42 350	41 322	53 920	57 729	55 122

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

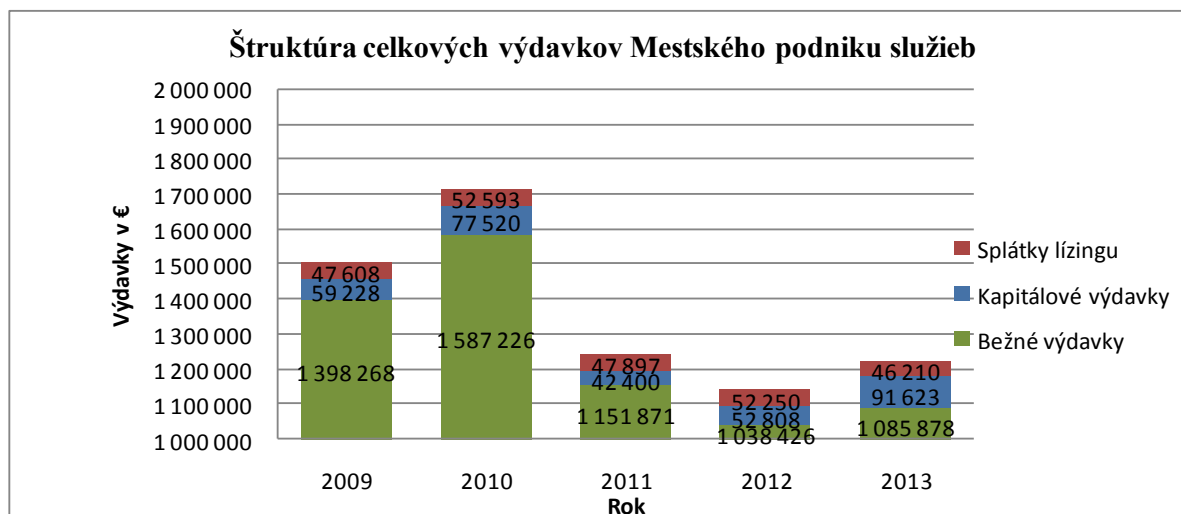
Medzi iné vlastné príjmy môžeme zahrnúť napríklad náhrady plnenia od poisťovne, zapojenie prostriedkov z podnikateľskej činnosti, ale aj zapojenie počiatočného stavu finančných prostriedkov z minulého účtovného obdobia. Z uvedenej Tab. 3.2 vyplýva, že najvyššie vlastné príjmy vykazoval Mestský podnik služieb v roku 2012, a to vo výške 57 729 €. V tomto roku boli príjmy z prenajatých hrobových miest vo výške 14 031 €. MPS taktiež prenajímal kanceláriu v budove A. Hlinku, tento príjem činil 184 €. Poplatky a platby za predaj vyseparovaných komodít predstavovali v roku 2012 príjem vo výške 33 884 €. Ďalším príjmom v tomto roku boli peňažné prostriedky za refundáciu nákladov za priestory budovy na ul. A. Hlinku vo výške 2 903 € a príjem z dobropisu za teplo taktiež v budove A. Hlinku vo výške 1 749 €. Najnižšiu sumu vlastných príjmov vykázal MPS v roku 2010, a to vo výške

⁴² BRYCHTA, Ivan. *Dobropis z účetního i daňového pohledu*. Dostupné na: <http://www.ucetnikavarna.cz/archiv/dokument/doc-d35599v45286-dobropis-z-ucetniho-i-danoveho-pohledu/>.

41 322 €. V štruktúre vlastných príjmov možno vidieť, že najviac finančných prostriedkov Mestský podnik služieb získava z predaja vlastných výrobkov a služieb, kde zahrňame poplatky za vyseparované komodity, poplatky za používanie verejných WC a cintorínske poplatky. V roku 2011 bol celkový príjem za tieto poskytované služby vo výške 43 487 €, z toho výber poplatkov za používanie verejných WC predstavoval 2 160 €, výber cintorínskych poplatkov za prenájom hrobových miest činil 17 531 € a príjem za odpredaj šrotu a predaj komodít separovaného zberu v hlavnej činnosti bol vo výške 23 796 €. Najnižšiu položku v štruktúre vlastných príjmov za celé sledované obdobie tvoria úroky z tuzemských účtov. Príjmy z predaja nepotrebného hnuťelného majetku boli zaznamenané v rokoch 2009 a 2010, spolu vo výške 2 969 €. Mestský podnik služieb odpredal časť svojho opotrebovaného vozového parku. V období rokov 2011 – 2013 vedenie MPS nepristúpilo k rozhodnutiu predat' opotrebované vozidlá a stroje používané k svojej činnosti.

Výdavky Mestského podniku služieb možno rozdeliť na bežné a kapitálové. Osobitne sa sledujú finančné operácie, ktorými sa evidujú prevody peňažných fondov obce, prijatie návratných zdrojov financovania a ich splácanie, poskytnuté pôžičky a návratne finančné výpomoci. V prípade MPS sa jedná o finančný lízing a jeho splátky. Prostredníctvom finančného lízingu MPS obstaráva hnuťelný majetok na uskutočňovanie jednotlivých prác v rámci svojich pracovných aktivít. V rokoch 2009 a 2010 boli formou finančného lízingu obstarané napríklad kontajnery, kosačky, finišier či služobné auto. Finišier je stroj používaný v cestnom staviteľstve na kladenie asfaltových, betónových či iných spevnených plôch. Pod kapitálovými výdavkami sa sledujú výdavky na obstaranie a zhodnotenie hmotného a nehmotného majetku. V roku 2013 sa kapitálové výdavky podieľali 7,5 % na celkových výdavkoch MPS. V predchádzajúcich rokoch bol tento podiel výrazne nižší, pohyboval sa v intervale 3 – 5 % z celkových výdavkov MPS. Najväčšiu časť z celkových výdavkoch tvoria bežné výdavky, ktorých podiel sa za celé sledované obdobie pohybuje v intervale 88 – 93 %. Výdavky za splátky lízingu sa podieľajú na celkových výdavkoch najnižším podielom, a to od 3 % do 4,6 %. Údaje sú len za analyzované obdobie. Grafické znázornenie podielu jednotlivých zložiek na celkových výdavkoch možno vidieť na Obr. 3.3.

Obr. 3.3: Štruktúra celkových výdavkov Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Medzi kapitálové výdavky sa zahŕňajú výdavky na obstaranie hmotného a nehmotného majetku, vrátane výdavkov súvisiacich s obstaraním tohto majetku, a taktiež aj modernizácia a rekonštrukcia majetku. Rekonštrukcia je taký zásah do majetku, ktorý má za následok zmenu jeho účelu, použitia alebo zmenu technických parametrov. Modernizácia predstavuje rozšírenie vybavenosti a použiteľnosti majetku o prvky, ktoré majetok neobsahoval, pričom tvoria neoddeliteľnú súčasť alebo jednotný celok s majetkom. Prehľad a použitie kapitálových výdavkov Mestského podniku služieb za sledované obdobie je znázornený v Tab. 3.3.

Tab. 3.3: Kapitálové výdavky Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)

Účel využitia	Rok				
	2009	2010	2011	2012	2013
Rekonštrukcia a modernizácia	33 194	20 843	11 467	33 806	79 863
Nákup špeciálnych strojov, prístrojov a zariadení	26 034	9 158	0	2 376	11 760
Prístavby, nadstavby a stavebné úpravy	0	47 519	30 933	16 626	0
SPOLU kapitálové výdavky	59 228	77 520	42 400	52 808	91 623

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

V roku 2009 sa kapitálové výdavky pohybovali vo výške 59 228 €, z toho 33 194 € bolo použitých na rekonštrukciu oplotenia cintorína na ulici 17. novembra. Za zvyšných 26 034 € boli zakúpené dva stroje za účelom skvalitnenia poskytovaných služieb občanom a znižovania zabezpečovania týchto služieb dodávateľským spôsobom. Obstarala sa kosačka v hodnote

3 892 € na skvalitnenie údržby verejnej zelene a šípový pluh a sypač v hodnote 22 142 € na zabezpečovanie zimnej údržby miestnych komunikácií. Druhé najvyššie kapitálové výdavky za sledované obdobie sa evidovali v roku 2010, a to v celkovej výške 77 520 €. Z tejto sumy bola uhradená ďalšia rekonštrukcia cintorínskeho oplotenia na ulici 17. novembra vo výške 45 519 € a stavebné práce a oplotenie priemyselného parku vo výške 20 843 €. Taktiež sa zakúpili stroje do dielne MPS a kontajner na prevážanie finišiera spolu v hodnote za 4 204 €. V tomto roku bol obstaraný aj softvér pre monitorovanie pohybu dopravných prostriedkov Mestského podniku služieb. V roku 2011 Mestský podnik služieb vykazoval najnižšie kapitálové výdavky za analyzované obdobie. Kapitálové výdavky boli zaznamenané vo výške 42 400 €, z tejto sumy až 30 933 € pohltila úprava priestranstva pred Palárikovým domom v Čadci. Mestský podnik služieb v tomto roku zadovážil korbu na nákladné vozidlo v hodnote 9 067 € a radar na meranie rýchlosti vo výške 2 400 €. MPS v roku 2012 zakúpil ďalší radar na meranie rýchlosti v hodnote 2 376 €, zabezpečil dostavbu prístrešku na cintoríne Horelica vo výške 15 966 € a úpravu terénu na cintoríne u Krkošky vo hodnote 660 €. V tomto roku vydal Mestský podnik služieb 33 806 € za rekonštrukciu, jedná sa o výdavky spojené s rekonštrukciou detských ihrísk. Celkové kapitálové výdavky Mestského podniku služieb za rok 2012 činili 52 808 €. V roku 2013 sa kapitálové výdavky zvýšili o 38 815 €, čo predstavuje nárast o 42,4 %.

Bežné výdavky zahŕňajú platby za mzdy, platy, poistné, prevádzkové náklady na tovary a služby, tu patria napríklad výdavky za náhrady cestovného, energie, vodné a stočné, materiál, dopravné, prevádzkové stroje, údržbu a opravy, odmeny, nájomné, interiérové vybavenie, pracovné odevy, obuv, komunikačné infraštruktúry, manká a škody, pokuty, penále, dane a iné. Do kategórie ostatné bežné výdavky sú pre účely diplomovej práce zahrnuté úroky z finančného lízingu a bežné transfery jednotlivcovi vo forme príplatku k nemocenskému, k podpore pri ošetrovaní člena rodiny, k peňažitej pomoci v materstve, platu pri odchode do dôchodku a i. Bežné výdavky Mestského podniku služieb sú vyobrazené v Tab. 3.4.

Tab. 3.4: Bežné výdavky Mestského podniku služieb za obdobie 2009 – 2013 (v €)

Bežné výdavky	Rok				
	2009	2010	2011	2012	2013
Mzdy a platy	367 686	437 741	410 610	402 157	398 547
Poistné a príspevok do poisťovne	130 056	152 307	144 482	142 005	138 084
Prevádzkové náklady	896 793	978 189	575 971	480 912	540 733
Ostatné	3 733	18 989	20 808	13 352	8 514
SPOLU bežné výdavky	1 398 268	1 587 226	1 151 871	1 038 426	1 085 878

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

V roku 2013 Mestský podnik služieb vyplatil na mzdách a platoch 398 547 €. Je to takmer o 1 % menej ako v roku 2012. Najvyššia suma, ktorá bola vyplatená zamestnancom Mestského podniku služieb za sledované obdobie za ich pracovné výkony sa vyšplhala do výšky 437 741 €. Bolo to v roku 2010. Objem prostriedkov na mzdy a platy mal od roku 2010 klesajúci trend, čo môže byť spôsobené aj poklesom počtu zamestnancov v rovnakom období. Po prepočte celkovej výšky miezd na 1 zamestnanca za celý kalendárny rok možno konštatovať, že najvyššia priemerná ročná mzda bola zaznamenaná v roku 2013, a to vo výške 6 992 € na 1 zamestnanca. Naopak za sledované obdobie bola najnižšia priemerná ročná mzda prepočítaná na 1 zamestnanca vo výške 6 232 €, a to v roku 2009. Podobný priebeh vývoja ako objem prostriedkov miezd mal aj vývoj objemu prostriedkov poistného a príspevkov do poisťovne. V roku 2013 Mestský podnik služieb odviezol do poisťovní 138 084 €. Prepočet priemernej ročnej mzdy a priemerných ročných príspevkov do poisťovní na zamestnanca za sledované obdobie je zachytený v Tab. 3.5. Grafické znázornenie vývoja celkových miezd za analyzované obdobie zachytáva Obr. 3.4.

Tab. 3.5: Prepočet priemernej ročnej mzdy a príspevkov do poisťovní na 1 zamestnanca (v €)

Rok	Počet zamestnancov	Priemerná ročná mzda na 1 zamestnanca	Priemerný ročné poistné a príspevok do poisťovne na 1 zamestnanca
2009	59	6 232	2 204
2010	64	6 840	2 380
2011	61	6 731	2 369
2012	59	6 816	2 407
2013	57	6 992	2 422

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Obr. 3.4: Vývoj celkového objemu mzdových prostriedkov za obdobie 2009 – 2013 (v €)



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Prevádzkové náklady Mestského podniku služieb za sledované obdobie boli najvyššie v roku 2010, kedy sa nachádzali vo výške 978 189 €. V ďalších dvoch rokoch mali výrazný klesajúci trend, pričom v roku 2013 nastal mierny nárast oproti predchádzajúcemu roku. Mestský podnik služieb vyčíslil prevádzkové náklady v roku 2013 vo výške 540 733 €. Najviac finančných prostriedkov v rámci prevádzkových nákladov pohlcujú náklady na nákup všeobecného materiálu, pohonných hmôt, mazív a olejov a náklady na rutinnú údržbu budov a objektov. Pod výdavkami na všeobecný materiál si možno predstaviť výdavky za spotrebovaný materiál nevyhnutný pre výkon práce ako posypový materiál, soľ pre zimnú údržbu, železo, betón, rezivo ale i kancelársky materiál. Náklady na rutinnú údržbu zahŕňajú náklady súvisiace s údržbou mostov, chodníkov, dopravného značenia, zimnou údržbou, parkovísk, verejných priestranstiev, úpravou detských ihrísk a pod. Najnižšie čiastky MPS vynakladá na náklady na reprezentáciu, na náhrady cestovného či na rôzne poplatky, kolky a známky.

3.3.2 Transfery Mestskému podniku služieb za roky 2009 – 2013

Transferom sa rozumie poskytnutie peňažných prostriedkov z verejných rozpočtov vo forme dotácií, grantov, príspevkov a pod. Za sledované obdobie boli Mestskému podniku služieb poskytnuté predovšetkým transfery z rozpočtu zriaďovateľa, teda z rozpočtu mesta Čadca. Avšak za roky 2009 – 2012 Mestský podnik služieb prijal aj transfer zo štátneho rozpočtu prostredníctvom Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny v Čadci (ďalej len „ÚPSVaR“) na

vytvorenie nových pracovných miest a s tým súvisiacich školení. Z rozpočtu mesta Čadca MPS dostáva dva druhy transferov: bežný a kapitálový. Prehľad prijatých transferov za obdobie 2009 – 2013 možno vidieť v Tab. 3.6.

Tab. 3.6: Prehľad prijatých transferov za obdobie 2009 – 2013 (v €)

Druh transferu	Rok				
	2009	2010	2011	2012	2013
Bežný transfer	1 400 914	1 587 805	1 152 104	1 027 193	1 077 204
Kapitálový transfer	59 228	77 520	42 400	52 808	94 000
Transfer zo ŠR – ÚPSVaR	2 185	14 982	2 591	7 047	0
Transfery celkom	1 462 327	1 680 307	1 197 095	1 087 048	1 171 204

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Najvyššiu sumu transferov Mestský podnik služieb prijal v roku 2010 v hodnote 1 680 307 €. Celková hodnota príspevku od zriaďovateľa na rok 2013 dosiahla čiastku 1 171 204 €, z toho 1 077 204 € predstavoval bežný transfer a 94 000 € kapitálový transfer. V tomto roku príspevok zo štátneho rozpočtu – ÚPSVaR na tvorbu nových pracovných miest Mestský podnik nedostal. Na konci účtovného obdobia je Mestský podnik služieb povinný realizovať vyúčtovanie príspevku zriaďovateľovi podľa jednotlivých činností. Využitie kapitálových transferov je účelovo vymedzené. Z kapitálového transferu sú hradené kapitálové výdavky Mestského podniku služieb (viď predchádzajúca Tab. 3.3). Bežné transfery od zriaďovateľa sú poskytované v rámci štyroch oblastí:

- doprava,
- životné prostredie,
- šport,
- sociálne zabezpečenie.

Prostredníctvom príspevku z mesta Čadca sa v oblasti dopravy realizujú opravy miestnych a prístupových komunikácií, ich rekonštrukcie a taktiež údržba verejného osvetlenia. V oblasti životného prostredia sa z príspevku mesta Čadca realizuje separovaný zber, údržba verejných priestranstiev a mestskej zelene a prevádzkovanie verejného WC. Údržba ihrísk sa zabezpečuje pomocou bežného transferu v oblasti športu. Príspevok na realizáciu cintorínskych služieb sa prerozdeľuje prostredníctvom oblasti sociálne zabezpečenie. Koľko

finančných prostriedkov formou bežného transferu Mestský podnik služieb prijal v rámci jednotlivých oblastí za obdobie 2009 – 2013 zobrazuje Tab. 3.7.

Tab. 3.7: Prijaté bežné transfery za obdobie 2009 – 2013 (v €)

Rok	Oblasť				Bežné transfery spolu
	Doprava	Životné prostredie	Šport	Sociálne zabezpečenie	
2009	886 397	479 544	27 911	7 062	1 400 914
2010	979 537	491 316	34 168	30 191	1 535 212
2011	325 273	613 461	21 753	39 650	1 000 137
2012	500 855	480 196	10 046	36 096	1 027 193
2013	495 147	545 165	7 392	29 500	1 077 204

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

Rozdiely vo vyúčtovaní bežného transferu v rokoch 2010 a 2011 boli spôsobené tým, že niektoré faktúry boli dodané až v januári nadchádzajúceho roku. Z tohto dôvodu Mestský podnik služieb vrátil zriaďovateľovi finančné prostriedky vo výške tohto rozdielu. V ostatných rokoch bol poskytnutý bežný aj kapitálový transfer vyúčtovaný v plnej výške. Pre ilustráciu je v nasledujúcej časti zanalyzované využitie bežného transferu v rámci jednotlivých oblastí za rok 2012.

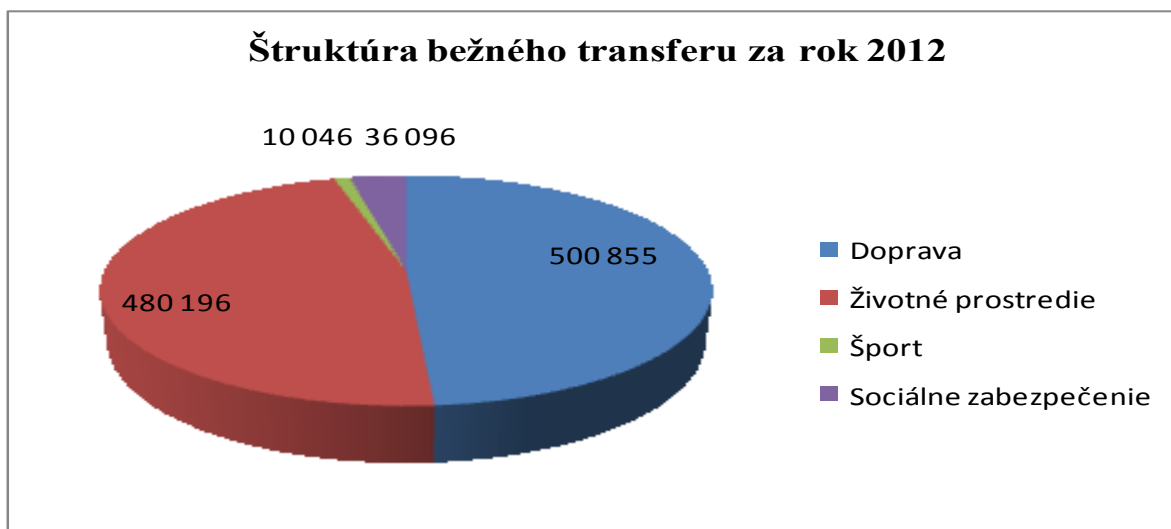
Celková výška poskytnutých finančných prostriedkov Mestskému podniku služieb formou bežného transferu za rok 2012 bola vo výške 1 027 193 €. V oblasti dopravy prostredníctvom príspevku z rozpočtu zriaďovateľa vo výške 500 855 € boli zrealizované nasledovné akcie:

- zimná údržba miestnych a prístupových komunikácií vo výške 201 686 €,
- rekonštrukcia miestnych komunikácií v mestskej časti Čadečka, Horelica a na Mierovej ulici,
- opravy prístupových komunikácií v mestských častiach,
- vybudovanie chodníka v časti Martinkov potok,
- rekonštrukcia parkovísk a chodníkov pri Dome kultúry v Čadci,
- zvislé a vodorovné dopravné značenie,
- oprava dvoch autobusových čakární,
- vybudovanie odvodnenia v niektorých osadách,

- čistenie dažďových vpustí, mreží, priekop a kanalizácií,
- údržba verejného osvetlenia vo výške 66 239 €.

V oblasti životného prostredia bol poskytnutý príspevok vo výške 480 196 €. Tieto finančné prostriedky boli použité na realizáciu separovaného zberu, kosenie verejných priestranstiev, údržbu mestskej zelene a zabezpečovanie čistoty v meste. Z týchto prostriedkov bolo zabezpečené aj prevádzkovanie verejných WC. Transfer vo výške 10 046 € poskytnutý v oblasti športu bol využitý na kosenie a údržbu ihrísk na sídlisku Žarec, Kýčerka a na Mierovej ulici. Časť z týchto prostriedkov sa použila aj na zabezpečenie mestských trhov a s tým spojené stavenie stánkov. Príspevok na zabezpečenie cintorínskych služieb v kompetencií MPS sa poskytuje prostredníctvom oblasti sociálne zabezpečenie. V roku 2012 sa pohyboval vo výške 36 095 €. Štruktúra poskytnutého bežného transferu za ostatné roky v sledovanom období je porovnateľná s rokom 2012. Grafické znázornenie rozloženia finančných prostriedkov poskytnutého bežného transferu medzi jednotlivé oblasti za rok 2012 možno vidieť v nasledujúcom Obr. 3.5. Údaje sú v €.

Obr. 3.5: Štruktúra bežného transferu za rok 2012 (v €)



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných materiálov Mestského podniku služieb a Mestského úradu.

3.3.3 Personálne zabezpečenie

Zamestnanci príspevkových organizácií podliehajú zákonu č. 552/2003 Z. z., o výkone práce vo verejnom záujme v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o výkone práce vo verejnom záujme“). Tento zákon upravuje práva a povinnosti zamestnancov

a zamestnávateľov pri výkone práce vo verejnom záujme. Tento zákon sa vzťahuje na zamestnancov, ktorých zamestnávateľom sú štátne orgány, obec a vyššie územné celky a taktiež právnické osoby zriadené štátnym orgánom, obcou alebo vyšším územným celkom. Verejným záujmom sa rozumie záujem, ktorý prináša majetkový prospech alebo iný prospech všetkým alebo aspoň väčšine občanov. Pracovnoprávne vzťahy zamestnancov vo verejnom záujme upravuje zákon č. 311/2001 Z. z., Zákonník práce v znení neskorších predpisov (ďalej len „Zákonník práce“). Podľa § 3 zákona o výkone práce vo verejnom záujme sa takýmto zamestnancom môže stať fyzická osoba, ktorá má spôsobilosť na právne úkony v plnom rozsahu, je bezúhonná, spĺňa kvalifikačné predpoklady a osobitné kvalifikačné predpoklady, má zdravotnú spôsobilosť na prácu, ktorú má vykonávať a je oprávnená na oboznamovanie sa s utajovanými skutočnosťami, ak sa niečo takéto vyžaduje. Tento zákon sa nevzťahuje na zamestnancov, ktorí vykonávajú pracovné činnosti remeselné, manuálne alebo manipulačné s prevahou fyzickej práce. Pracovnoprávne vzťahy týchto zamestnancov sú upravené Zákonníkom práce. S cieľom riadneho plnenia zverených úloh a činností pracovalo k 31. decembru 2013 v Mestskom podniku služieb 57 zamestnancov. Najviac zamestnancov – 64 osôb bolo v pracovnoprávnom vzťahu na Mestskom podniku služieb v roku 2010. Od tohto roku ich počet kontinuálne klesá. V súvislosti s prechodom mestskej krytej plavárne a jej zamestnancov pod Mestský podnik služieb možno očakávať v roku 2014 nárast počtu zamestnancov. Aktuálne údaje v čase vypracovania diplomovej práce neboli k dispozícii. Vývoj počtu zamestnancov od roku 2009 do roku 2013 je zachytený na Obr. 3.6. Stav počtu zamestnancov sú uvedené vždy k poslednému dňu daného roka.

Obr. 3.6: Vývoj počtu zamestnancov v rokoch 2009 – 2013



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných dokladov Mestského podniku služieb v Čadci.

4 NÁVRH ROZVOJA SLUŽIEB A JEHO INVESTIČNÉ, MATERIÁLNE A FINANČNÉ ZAISTENIE

4.1 Zhodnotenie finančnej situácie

Z finančnej analýzy hospodárenia Mestského podniku služieb v Čadci vyplýva, že príspevková organizácia hospodári takmer výhradne s prostriedkami od zriaďovateľa, keďže v sledovanom období tvorili tieto peňažné prostriedky takmer 95 % celkových príjmov MPS. Len okolo 5 % tvoril vlastný výnos. Príspevky od zriaďovateľa možno rozdeliť do dvoch oblastí: na bežné a kapitálové transfery. V štruktúre príspevkov výrazne prevažuje príjem bežného transferu nad kapitálovým. Prostredníctvom bežného príspevku Mestskému podniku služieb mesto Čadca prispieva najviac finančných prostriedkov do oblasti dopravy a životného prostredia. Výdavky podľa ekonomickej klasifikácie možno rozdeliť na bežné a kapitálové. Po analýze výdavkov možno skonštatovať, že najvyššími výdavkami Mestského podniku služieb sú výdavky bežné, z ktorých najväčší podiel tvoria prevádzkové náklady. Za sledované obdobie bol schodok rozpočtu zaznamenaný len v roku 2009, a to vo výške 427 €. Od roku 2010 hospodáril Mestský podnik služieb s prebytkovým rozpočtom.

Mestský podnik služieb hospodári aj s prostriedkami, ktoré získava vlastnou podnikateľskou činnosťou. Príjem z tejto doplnkovej činnosti pomáha vykryť stratu hospodárenia z hlavnej činnosti, a tým znižuje finančné zaťaženie zriaďovateľa, ktorý poskytuje príspevok na činnosť znížený práve o zisk z podnikateľskej činnosti. Podnikateľská činnosť je takmer zhodná s činnosťou hlavnou, tým pádom všetky činnosti uvedené v rámci hlavnej činnosti môžu byť aj predmetom podnikateľskej činnosti. V období 2009 – 2013 Mestský podnik služieb dosahoval v podnikateľskej činnosti zisk, čím splnil podmienku, že náklady na podnikateľskú činnosť musia byť kryté výnosmi z nej. Mestský podnik služieb ako príspevková organizácia tiež musí dodržiavať pravidlo, ktoré hovorí, že menej ako 50 % výrobných nákladov má byť pokrytých tržbami. Hodnota sa zisťuje podľa nasledovného vzťahu: $\text{tržby} / \text{výrobné náklady} * 100$. V sledovanom období 2009 – 2013 bola táto podmienka vždy dodržaná. Prehľad výsledkov hospodárenia z podnikateľskej činnosti a dodržiavanie pravidla 50 % za analyzované obdobie je zobrazený v Tab. 4.1.

Tab. 4.1: Prehľad podnikateľskej činnosti za roky 2009 – 2013 (v €)

Podnikateľská činnosť	Rok				
	2009	2010	2011	2012	2013
Výsledok hospodárenia	868	6 195	46 956	4 597	13 796
Pravidlo 50 % (v %)	9,57	5,14	16,69	16,55	6,23

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe interných dokladov Mestského podniku služieb v Čadci.

Mestský podnik služieb za sledované obdobie nečerpал žiadny krátkodobý ani dlhodobý bankový úver, ani neevidoval prijaté návratné výpomoci od subjektov verejnej správy či iných subjektov. Záväzky má Mestský podnik služieb len voči zamestnancom, dodávateľom, daňovému úradu a sociálnej a zdravotnej poisťovni. Eviduje len krátkodobé záväzky, ktoré sa nezahŕňajú do hodnotenia dlhovej situácie. Z uvedených skutočností vyplýva, že Mestský podnik služieb nie je zadlžený. Na základe analýzy finančnej situácie Mestského podniku služieb možno konštatovať, že v sledovanom období MPS hospodáril so zverenými prostriedkami dobre, nakoľko mal na konci účtovného obdobia prebytok rozpočtu. Prípadnú stratu dokázal vždy uhradiť prostriedkami z podnikateľskej činnosti a prostriedkami minulých rokov z rezervného fondu.

Súčasná doba kladie dôraz na neustále zlepšovanie v každej oblasti spoločenského i hospodárskeho života, takže vedenie Mestského podniku služieb a v širšom kontexte taktiež vedenie mesta Čadca by nemalo zaspáť na vavrínoch a malo by sa snažiť zveľaďovať svoje prostredie v prospech obyvateľov a návštevníkov mesta. Mestu Čadca patrí do kompetencií v oblasti technickej infraštruktúry aj budovanie a starostlivosť o verejné priestranstvá a verejnú zeleň, ktorú vykonáva prostredníctvom svojej príspevkovej organizácie – Mestského podniku služieb. Osobne by som navrhovala rozvoj služieb práve v tejto oblasti.

4.2 Verejné priestranstvá a zdôraznenie ich potreby

Starostlivosť o verejné priestranstvá je jednou z oblastí, ktoré patria v súčasnosti medzi dôležité priority správy obce. Pridaná hodnota verejných priestranstiev spočíva v možnosti stretávania sa ľudí, trávenia voľného času, či vo vytváraní verejného života mesta. Vnímanie mesta domácimi obyvateľmi alebo návštevníkmi mesta ovplyvňujú z veľkej časti práve verejné priestranstvá. Definícií verejných priestranstiev existuje mnoho. Najčastejšie si pod

pojmom verejné priestranstvá možno predstaviť námestia, ale patria tu aj parky, komunikácie, chodníky, pešie zóny, cintoríny, nábrežia a iné verejne prístupné miesta, ktoré majú slúžiť verejnosti. V zákone o obecnom zriadení nie je presné legislatívne vymedzenie pojmu verejné priestranstvá, definíciu a pravidlá používania upravujú najmä všeobecne záväzné nariadenia obcí. Obec je základným nositeľom zodpovednosti za úpravu a celkový vzhľad verejných priestorov. Projekty v oblasti budovania, obnovy a udržiavania kvalitného verejného priestoru sa zameriavajú najmä na úpravu námestí a verejných priestranstiev; úpravu a zriaďovanie parkov, detských ihrísk, odpočinkových a rekreačných zelených plôch; výsadbu alejí a celkového doplnenia vhodnou zeleňou či na obnovu vodných plôch a vodných tokov a i.⁴³.

V poslednej dobe sa veľa hovorí aj o revitalizácii verejných priestranstiev. Pojem revitalizácia pomenúva určitú obnovu, zveľadenie, modernizáciu či oživenie verejného priestoru. Revitalizáciou sa nerozumie len úprava povrchu, ale aj doplnenie priestoru vhodným mobiliárom (lavičky, stojany na bicykle, fontány, odpadkové koše, informačné tabule a i.) či zeleňou. Dôvodom, prečo sa obce vo zvýšenej miere zaujímajú o starostlivosť o verejné priestranstvá a ich revitalizáciu, môže byť aj snaha o zvýšenie informovanosti v tejto oblasti napríklad o funkciách verejných priestorov. Rozoznávame tri hlavné kategórie funkcií verejných priestranstiev:

- environmentálne a ekologické funkcie, ktoré obsahujú záležitosti ako clonenie pred hlukom, ovplyvňovanie hydrologického cyklu či funkciu biotopov pre rastliny a živočíchy,
- sociálne a spoločenské funkcie, ktoré zahŕňajú napríklad využitie priestoru, uľahčenie sociálnych kontaktov a komunikácie, ovplyvňovanie telesného a duševného zdravia človeka a pod.,
- štrukturálne a symbolické funkcie, ktoré nie sú až tak výrazné avšak sú nemenej významné, kam patrí napríklad plnenie funkcie nositeľa identity daného miesta či rozdelenie a prepájanie oblastí miestnej štruktúry⁴⁴.

Dôležitým faktorom pri rozhodovaní o úprave verejného priestoru sú podmienky stanovené pre danú lokalitu územne plánovacou dokumentáciou. Základným východiskom pri

⁴³ KAŠPAROVÁ, Ludmila a kolektív. *Rozvoj vesnice*. (2005, s. 15 - 20).

⁴⁴ STILES, Richard. *Urban Spaces. Spoločná stratégia tvorby verejných priestranstiev*. (s. 13). Dostupné na: http://www.priestory.sk/stranka_data/subory/joint-strategy-in-slovak.pdf.

revitalizácií verejných priestranstiev v obci sú Územný plán obce a Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce. Oba tieto koncepčné dokumenty vyjadrujú záujmy miestnej samosprávy v oblasti rozvoja územia v dlhodobom časovom horizonte. Pred začatím samotných úprav je potrebné mať vybavené všetky rozhodnutia a povolenia v súlade s oboma koncepčnými dokumentmi. Ďalším rozhodujúcim faktorom pri prestavbe čiže revitalizácií verejných priestranstiev sú okrem územno-plánovacích podkladov aj dostupné finančné zdroje. Medzi najčastejšie využívané finančné zdroje pri projektoch revitalizácie patria prostriedky z fondov Európskej únie, národné dotácie a granty, ale používa sa aj financovanie projektov z vlastných prostriedkov rozpočtov obcí.

Verejné mestské priestory sa týkajú každého, nielen občania sa čoraz viac zaujímajú o celkový vzhľad a kvalitu verejných priestranstiev. Súčasťou verejných priestranstiev je aj verejná zeleň. Definícia verejnej zelene nie je právne ukotvená, ale obecne verejnou zeleňou rozumieme súbor všetkých živých a neživých prvkov na ucelenom verejnom priestranstve v intraviláne (zastavanej časti územia) obce, kde jej užívanie nie je časovo ani inak obmedzené. Tieto živé a neživé prvky možno ešte deliť na prírodné a umelé. Živé prvky predstavujú najmä stromy, kry, trávniky a kvety. Neživými prvkami sú terén, kamene a voda. Medzi umelé prvky patria predovšetkým stavby a parkový mobiliár, t. j. cesty, odpočívadla, schodiská, oporné alebo kvetinové steny, altánky, lavičky, umelecké diela, osvetlenie prípadne ďalšie vybavenie, ktoré bezprostredne súvisí s ich využívaním. Pod verejnou zeleňou v mestách si možno predstaviť parky a parčíky, menšie parkovo upravené plochy, sídliskovú zeleň, aleje, sprievodnú zeleň vodných plôch a vodných tokov či rekreačnú zeleň. Prínos a úžitok verejnej zelene v mestských územiach je vyjadrený jej funkciami, ktoré sú nasledovné:

- rekreačná – súvisí so psychologickým a estetickým pôsobením zelene na človeka,
- hygienická – tu patrí zvýšenie vlhkosti ovzdušia, vyrovnávanie teplotných extrémov, tlmenie hluku a vibrácií a pod.,
- priestorotvorná – prejavuje sa vo vytváraní priestoru, uzatváraní a otváraní priestoru či v zakrývaní napríklad nevhodných pohľadov,
- ochrany zdrojov – spočíva napríklad v protieróznej ochrane pôdy,
- ekonomická – prejavuje sa pri podpore rekreácie a turistického ruchu v mestách a na vidieku,

- ekologická – týka sa systému ekologickej stability, ochrany biodiverzity, zeleň poskytuje útočisko rade živočíšnych druhov a stanovisko mnohých rastlinných druhov, ktoré spoluvytvárajú biotopy⁴⁵.

Ako už bolo vyššie spomenuté, úloha verejných priestranstiev nadobúda stále väčšiu hodnotu v živote obcí, ani mesto Čadca nie je v tomto výnimkou. Väčšina verejných priestranstiev mesta Čadca sa nachádza v nevyhovujúcom stave. Nemožno však poprieť, že za posledné roky urobilo vedenie mesta veľký krok k tomu, aby sa Čadca stala moderným a prosperujúcim mestom, kde sa budú cítiť príjemne nielen občania ale i návštevníci mesta. Najviac viditeľné úpravy verejných priestorov mesto realizovalo vo svojom centre, čo je pochopiteľné, pretože centrum mesta je prvou vizitkou, na základe ktorej si človek vytvára obraz o danom území. Poslednou nákladnejšou investíciou v oblasti verejných priestranstiev bol projekt s názvom „Palárikov dom – úprava priestranstva“. Palárikov dom bol kedysi významnou kultúrnou ustanovizňou, premietali sa tu filmy, hralo divadlo a uskutočňovali sa tu telovýchovné a spoločenské akcie. Požiar v roku 2004 budovu kompletne zničil a až do roku 2011 bolo na mieste budovy nevyužitú zhorenisko, ktoré nepridávalo mestu na kráse. V roku 2011 schválilo mestské zastupiteľstvo rekonštrukciu, ale skutočné práce sa začali až v roku 2013. Zrekonštruovaná plocha slúži ako oddychová zóna, kultúrno-spoločenský priestor. Vybudovalo sa nové námestie, kde nechýbajú lavičky, fontána, odpadkové koše a postupom času pribudne aj zeleň a stromy. Rekonštrukciou sa zlepšila priechodnosť medzi Ulicou 17. novembra a Palárikovu ulicou, ktorá je dnes priestrannejšia. Vybudovalo sa schodisko s bezbariérovým prístupom a taktiež aj nové verejné osvetlenie. Obnovil sa aj kamerový systém. Celková suma, ktorá bola vynaložená na tento projekt bola vo výške 175 tis. €. Práce zabezpečilo mesto prostredníctvom dodávateľskej firmy. Zrealizovaný projekt bol financovaný prostredníctvom úveru. Zrekonštruované bývalé zhorenisko je majetkom mesta a starostlivosť a údržbu týchto verejných priestorov vykonáva príspevková organizácia mesta Mestský podnik služieb v rámci svojej hlavnej činnosti. Vizualizáciu projektu „Palárikov dom – úprava priestranstva“ a skutočný stav po rekonštrukcii zobrazuje Príloha č. 3.

Okrem revitalizácie centra mesta ako súčasť „neživých“ verejných priestranstiev, by sa mal klásť dôraz aj na obnovu „živých“ súčastí verejného priestoru, kam sa zaraďujú najmä parky,

⁴⁵ USTAV UZEMNÍHO ROZVOJE. Principy a pravidla územního plánování. (2013, s. 2 - 8). Dostupné na: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>.

aleje a iné priestranstvá, ktoré možno charakterizovať ako verejnú zeleň. Potreba a prínos verejnej zelene boli teoreticky vyjadrené v predchádzajúcich odsekoch práce. Na území mesta Čadca sa nachádza niekoľko parkov, medzi najznámejšie patrí napríklad Park zmierenia, ktorý je umiestnený na mieste bývalého židovského cintorína. Park zmierenia sa nachádza na Ulici Ľudmily Podjavorinskej. Projekt na vytvorenie tohto parku vypracovala organizácia ochrancov prírody po roku 1989, podporilo ho aj vedenie mesta. Priestor bývalého židovského cintorína bol upravený a navezenou zeminou bola plocha zarovnaná. Zasiala sa tráva, vysadili stromčeky, upravili chodníky, lavičky a smerom na ulicu bol vysadený živý plot. Ďalším parkom mesta Čadca je park nachádzajúci sa na hrádzi rieky Kysuca na Hviezdoslavovej ulici, ktorý je zároveň aj najstarším parkom v Čadci. Práve tomuto parku a jeho obnove by som venovala pozornosť v tejto práci.

4.3 Revitalizácia Parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci

V roku 2011 postihla mesto Čadca veterná smršť s prívalovým dažďom a krupobitím, ktorá napáchala škody veľkého rozsahu. Poškodila sa pravostranná hrádza rieky Kysuca v oblasti centrálnej mestskej zóny, autá, budovy, časti striech a plotov a mobiliár v centre mesta. Bolo poškodené elektrické a telefónne vedenie i lampy verejného osvetlenia. Škodu vyčíslili vo výške takmer 200 tis. €. Okrem finančnej ujmy, vznikla mestu hlavne ujma spoločenská. Čadca prišla v priebehu pár sekúnd o podstatnú časť stromov v Parku na Hviezdoslavovej ulici (ďalej len „park“). Niekoľko desiatok rokov staré lipy na nábreží Kysuce prírodný živý povytŕhával zo zeme. Fotografická dokumentácia zničeného Parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci sa nachádza v Prílohe č. 4.

V prvých hodinách a dňoch po tejto prírodnej katastrofe sa vedeniu mesta prostredníctvom pracovníkov a techniky Mestského podniku služieb v Čadci podarilo odstrániť tie najväčšie škody, avšak do pôvodného stavu sa park na Hviezdoslavovej ulici nepodarilo dostať. V parku boli zničené lavičky, ktoré slúžili na oddych a rekreáciu nielen pre občanov mesta Čadca. Taktiež bol na niektorých miestach zničený chodník pozdĺž nábrežia rieky Kysuce, ktorý poškodili popadané stromy. Nevyčísliteľnú hodnotu má strata stromov, ktoré tvorili podstatu parku. Zeleň poskytovala v lete príjemný chladok a tieň pred slnkom, ale taktiež tlmila hluk z neďalekej hlavnej cesty, ktorá vedie popri časti parku a po ľavom brehu rieky Kysuce. Park na hrádzi rieky Kysuca bol príjemným miestom oddychu a relaxu pre všetky

vekové kategórie. Mamičky s kočíkmi, dôchodcovia alebo mladí ľudia sem radi chodievali tráviť svoj voľný čas rôznymi aktivitami. Možno konštatovať, že park plnil všetky funkcie verejnej zelene. Medzi jednu z najväčších výhod tohto parku možno zaradiť jeho polohu. Park je situovaný v blízkosti centra mesta, čo zvyšuje jeho atraktivitu.

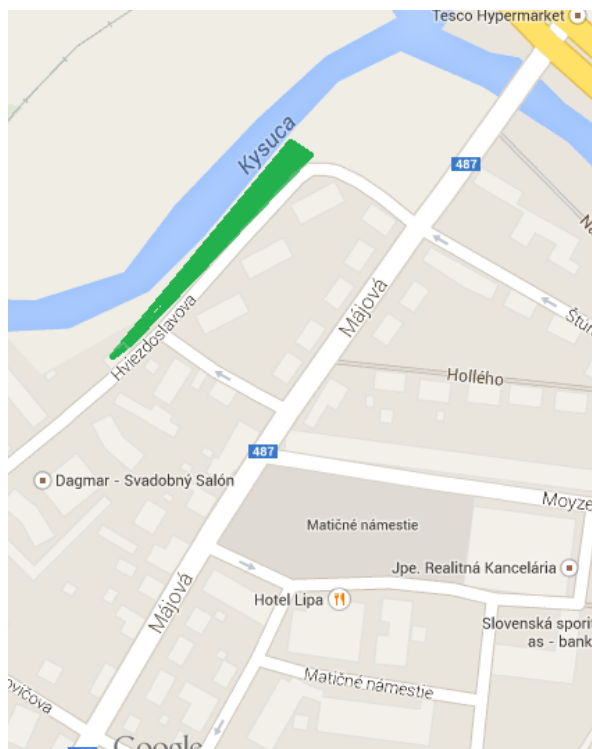
V súčasnosti sa park nachádza v stave, ktorý síce nemožno označiť za katastrofálny, ale jeho obnova je potrebná. V parku sa doteraz nenachádzajú žiadne lavičky, časti chodníka sú v dezolátnom stave. Tiež neboli vymenené a opravené odpadkové koše, v parku sa nachádzajú len tie, ktoré neboli zničené veternou smršťou. Verejná zeleň v parku je len ostatkom po spomínanej víchrici v roku 2011. Každé mesto a jeho obyvatelia si zaslúžia miesto, ktoré slúži k odpočinku a zároveň pôsobí esteticky. Myslím, že park na Hviezdoslavovej ulici by mohol spĺňať tieto predpoklady. Avšak k tomu je potrebné jeho oživenie. K tomuto účelu by som navrhovala vytvoriť projekt revitalizácie mestského parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci.

Cieľom projektu revitalizácie mestského parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci by malo byť zveľadenie a úprava doterajšej plochy parku, a tým vytvorenie oddychovej zóny pre zvýšenie návštevnosti a potrieb využitia nielen obyvateľmi mesta Čadca. Projekt by mal zlepšiť celkový stav mestského parku, čo v konečnom dôsledku bude vplývať aj na celkový obraz o meste Čadca, ktorý si o ňom vytvárajú občania i návštevníci. Udržiavaný park je ozdobou každej obce. Dôležitý je súlad zelene a architektúry, ktorý zvyšuje estetický účinok prostredia na človeka. Po ukončení revitalizácie by mal mestský park slúžiť ako oddychovo-relaxačné a kultúrno-poznávacie miesto.

Predmetom investičného projektu by mala byť revitalizácia mestského parku za účelom spoločenského, informačného ale i každodenného využívania územia parku. Revitalizácia parku by sa mala uskutočniť formou viacerých zásahov do jestvujúceho územia, samozrejme v súlade s potrebnou územno-plánovacou dokumentáciou. V rámci úprav mestského parku by projekt riešil predovšetkým rekonštrukciu chodníka, ktorý vedie pozdĺž nábrežia rieky Kysuca, formou betónovej dlažby, ale aj osadenie nových lavičiek a odpadkových košov, osadenie nových stožiarov verejného osvetlenia s vybudovaním kamerového systému i osadenie obojstranných informačných tabúl, ktoré by oboznamovali verejnosť o tunajších prírodných a kultúrnych zaujímavostiach. Dôležitou súčasťou projektu by mala byť úprava zelených plôch s výsadbou novej zelene – nové listnaté a ihličnaté stromy, dopĺňujúcim

prvkom by mohli byť kvetinové výsadby, trávky a vlhkomilné rastliny pozdĺž rieky Kysuca. Po ukončení projektu revitalizácie by mal byť park v súlade s požiadavkou na bezbariérový prístup s možnosťou jeho využívania aj osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu. Na nasledujúcom Obr. 4.1 je zelenou farbou znázornená plocha mestského parku, ktorá by mala byť predmetom revitalizácie.

Obr. 4.1: Predmetná plocha revitalizácie mestského parku na Hviezdoslavovej ulici



Zdroj: <https://maps.google.sk>, vlastné spracovanie.

Prvým krokom k realizácii navrhovaného projektu revitalizácie je osloviť subjekty zaoberajúce sa spracovaním projektov krajinársko-architektonických riešení a dať vypracovať návrh projektu, nakoľko mesto Čadca doteraz nemá vypracovanú projektovú dokumentáciu v tejto oblasti. Náklady na obstaranie návrhu na projekt revitalizácie mestského parku sa zahrnú do celkových rozpočtových nákladov na tento projekt. Na území okresu Čadca sa nachádza niekoľko firiem, ktoré majú v náplni práce architektonickú a projekčnú činnosť s grafickým spracovaním a modelovaním projektovaného diela. Pri rozhodnutí o realizácii projektu revitalizácie mestského parku by mohla byť využitá práve niektorá z týchto firiem.

Vzhľadom k tomu, že ide iba o subjektívny návrh rozvoja parku, je treba podotknúť, že rozpočtové náklady, uvedené nižšie v Tab. 4.2, boli stanovené na základe cenového

porovnania s obdobnými už realizovanými projektmi revitalizácie parkov vo vybraných mestách a obciach Slovenska v posledných dvoch rokoch. Pri stanovovaní rozpočtových nákladov na projekt bol využitý aj prieskum cien na trhu navrhovaných položiek. Odhadované rozpočtové náklady na projekt revitalizácie mestského parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci sa na základe komparácie s obdobnými projektmi stanovujú vo výške 377 350 €. Existuje však reálna možnosť, že sa prípadné skutočné náklady budú odchyľovať od odhadovaných.

Tab. 4.2: Odhadované rozpočtované náklady na revitalizáciu mestského parku (v €)

Položka	Suma v €
Vypracovanie projektovej dokumentácie	2 500,-
Spevnené plochy a rekonštrukcia chodníka	134 200,-
Verejné osvetlenie s kamerovým systémom	118 750,-
Obnova parkového mobiliáru	88 300,-
Súbor prvkov verejnej zelene	33 600,-
Spolu	377 350,-

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe metódy komparácie.

Na základe finančnej analýzy Mestského podniku služieb v Čadci (viď predchádzajúca kapitola 3.3 Hospodárenie za obdobie rokov 2009 – 2013) je zjavné, že Mestský podnik služieb nie je schopný financovať takýto zdrojovo náročný projekt z vlastného rozpočtu. V prípade, že by sa projekt predsa len financoval zo zdrojov MPS, by bola ohrozená schopnosť zabezpečiť ostatné služby, ktoré MPS zabezpečuje. Z tohto dôvodu by bolo podľa môjho názoru riešením, aby sa financovanie uskutočnilo priamo prostredníctvom mesta Čadca. Práce na projekte revitalizácia mestského parku by realizovala dodávateľská firma, ktorá by bola najúspešnejšia vo výberovom konaní v rámci verejného obstarávania. Realizácia by sa uskutočnila na základe zmluvy o dielo medzi mestom Čadca (objednávateľom) a víťaznou spoločnosťou (zhotoviteľom). Správcom objektu po jeho dokončení by bol Mestský podnik služieb, ktorý bude zodpovedný za jeho údržbu, čo je aj v súlade s jeho náplňou v rámci hlavnej činnosti ako príspevkovej organizácie mesta. Údržbou sa rozumie pravidelná činnosť, ktorá zahŕňa napríklad čistenie priestoru od odpadkov, vysypávanie odpadkových košov, kosenie trávnikov, údržba a zalievanie drevín a porastov, rutinné opravy a pod. Tieto činnosti budú zabezpečovať doterajší pracovníci Mestského podniku služieb, nepredpokladá sa vznik nových pracovných miest v súvislosti so starostlivosťou o obnovený

mestský park. Asi najdôležitejším faktorom pri rozhodovaní o uskutočnení realizácie projektu je výška a dostupnosť finančných prostriedkov.

4.3.1 Možnosti financovania revitalizácie mestského parku

Ešte pred samotnou realizáciou investičného projektu musí byť presne stanovené, z akých finančných zdrojov budú pokryté náklady a v akej výške. V opačnom prípade môže byť ohrozená nielen realizácia projektu, ale aj ďalšia činnosť realizujúceho subjektu. Nájsť ten správny spôsob financovania investičnej akcie, nie je vždy jednoduché. Z teoretického hľadiska možno financovanie investičných akcií rozdeliť do troch skupín, a to na financovanie z vlastných prostriedkov, financovanie prostredníctvom návratných cudzích zdrojov a financovanie prostredníctvom dotácií. V praxi sa často používa aj kombinácia týchto zdrojov.

Financovanie navrhnutého projektu revitalizácie mestského parku čisto len z vlastných zdrojov by nebolo tým najlepším riešením. Na základe schváleného rozpočtu mesta a rozpočtového výhľadu na roky 2014 – 2016 je evidentné, že mesto neplánuje veľké investičné akcie v oblasti životného prostredia, pod ktorú spadá aj projekt revitalizácie mestského parku. Celkové predpokladané náklady na obnovu parku sú cca 378 tis. €. Táto suma predstavuje nemalý zásah do rozpočtu mesta, ktorý by mohol ohroziť schopnosť zabezpečiť ostatné základné služby pre obyvateľov. Z uvedených skutočností vyplýva, že financovanie iba z vlastných zdrojov mesta nie je vhodnou možnosťou.

Variant financovania projektu revitalizácia čisto pomocou úveru nie je v súčasnej situácii prijateľná. V roku 2014 mesto Čadca plánuje čerpať úver z banky vo výške 600 tis. € na realizáciu investícií a návratnú finančnú výpomoc – úver zo ŠFRB vo výške 2 283 tis. € na výstavbu nových bytov na sídlisku Kýčerka. K dnešnému dňu je celková zadlženosť mesta Čadca v komerčných bankách na úrovni takmer 6 miliónov €⁴⁶. Celková úverová zadlženosť mesta sa síce nachádza pod zákonom stavenou hranicou 60 %, ale ďalšie zaťaženie formou úveru by mohlo ohroziť výkon samosprávnych funkcií mesta. Podľa môjho názoru by mesto nemalo zvyšovať svoju zadlženosť pokiaľ to nie je nevyhnutné. Z ekonomického hľadiska je pre samosprávu výhodnejšie, aby väčšie investičné akcie uskutočňovala prostredníctvom

⁴⁶ Rozpočet mesta Čadca na obdobie 2014 – 2016.

získania mimorozpočtových zdrojov. V prípade získania dotácie na realizáciu navrhovaného projektu, je možno uvažovať o čerpaní nižšieho úveru na pokrytie nákladov potrebných k spolufinancovaniu mesta.

Ako jedinou prijateľnou možnosťou sa ponúka financovanie projektu revitalizácie mestského parku prostredníctvom nenávratných finančných zdrojov, ktoré môžu byť poskytnuté na regionálnej úrovni, národnej úrovni alebo na úrovni Európskej únie. Existuje aj možnosť čerpať finančné prostriedky prostredníctvom grantových a dotačných titulov mimovládnych organizácií, tieto však predpokladajú aktívnu spoluúčasť občanov pri realizácii projektu a bývajú jednostranne zamerané. Ďalšou nevýhodou je, že objem ich podpory býva nízky. Z týchto dôvodov by som túto možnosť vylúčila. Mesto Čadca by sa malo pokúsiť získať finančné prostriedky za účelom revitalizácie mestského parku prostredníctvom aktuálnych dotačných programov. Určiť ten správny program na realizáciu investičnej akcie nebýva vždy práve jednoduchá záležitosť. Pre získanie dotácie bývajú zvyčajne stanovené podmienky pre čerpanie, navyše objem dotácií býva obmedzený a získané prostriedky účelovo vymedzené. Kritérii je množstvo a nie vždy sa musia zhodovať s kritériami, ktoré si stanovil žiadateľ pre danú investičnú akciu.

Mesto Čadca má viacero možností odkiaľ by mohlo žiadať finančné prostriedky na projekt revitalizácie mestského parku. Môže požiadať o dotáciu z krajského úradu Žilinského samosprávneho kraja, Ministerstva financií Slovenskej republiky či Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR. Po analýze jednotlivých variant zdrojov dotácií, ktoré by mohlo mesto získať, možno konštatovať, že Žilinský samosprávny kraj v súčasnosti nevypisuje žiadny dotačný a grantový projekt, ktorý by spĺňal kritéria projektu revitalizácie mestského parku v Čadci. Z rozpočtovej kapitoly Ministerstva financií SR má mesto možnosť získať dotáciu na individuálne potreby obcí, ktorá sa môže poskytnúť na plnenie úloh súvisiacich s výkonom jej samosprávy, a to aj na rekonštrukciu a modernizáciu majetku obce, kde by účelovo spadal aj navrhovaný projekt revitalizácie. Vo výnose MF SR č. 26825/2005-441 o poskytovaní dotácií v pôsobnosti MF na rok 2014 je uvedené, že maximálna možná poskytnutá dotácia na tento rok je vo výške 13 500 €. Keďže náklady na navrhovaný projekt niekoľko krát prevyšujú túto čiastku, nie je celkom účelné žiadať práve o túto dotáciu.

Ďalšou možnosťou mesta Čadca je požiadať o jeden z nenávratných finančných zdrojov prostredníctvom niektorých operačných programov Európskej únie. Netreba zabúdať, že sa práve skončilo programovacie obdobie na roky 2007 – 2013 a začalo sa nové programovacie obdobie 2014 – 2020. V prvom polroku roku 2014 sa diskutujú a schvaľujú návrhy jednotlivých operačných programov a podmienky využívania prostriedkov z jednotlivých fondov Európskej únie. Od júla 2014 je reálny predpoklad možnosti predkladať žiadosti o dotácie v programovacom období 2014 – 2020. K dnešnému dňu už existujú predbežné návrhy operačných programov a ku dňu schválenia sa už nepredpokladá výrazná zmena oproti doterajšiemu stavu návrhov. Na základe týchto skutočností má mesto Čadca k dispozícii tieto možnosti na financovanie navrhovaného projektu revitalizácie mestského parku prostredníctvom nenávratných finančných zdrojov:

1. Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 v rámci opatrenia „Základné služby a obnova dediny vo vidieckych oblastiach“. Oblasť tejto podpory zahŕňa napríklad investície do rekreačnej infraštruktúry, turistických informácií, informačných tabúl, ale aj investície do lokálnych základných služieb pre obyvateľstvo vrátane voľno časových a kultúrnych aktivít a s tým súvisiacej infraštruktúry. K oprávneným aktivitám zaraďujeme rekonštrukciu a modernizáciu rekreačných zón, detských a športových ihrísk, ale aj pripojenie na internet a pod. Do tejto oblasti by spadala aj navrhovaný projekt revitalizácie mestského parku. Riadiacim orgánom je Ministerstvo poľnohospodárstva a rozvoja vidieka SR (ďalej len „MPRV SR“)⁴⁷. V predchádzajúcom Programe rozvoja vidieka 2007 – 2013 sa o takéto dotácie predkladali žiadosti v rámci opatrenia 3.4.1 Základné služby pre vidiecke obyvateľstvo, ktorého cieľom je zlepšenie základných služieb a rozvoj investícií k zabezpečeniu vyššej atraktivity vidieckych oblastí, pričom sa zameriava na zabezpečenie chýbajúceho občianskeho vybavenia. Oprávneným žiadateľom sú obce nezaraďované do pólov rastu s výnimkou dohodnutého počtu obcí zahŕňajúcich rómske osídlenie. MPRV SR zverejnilo výzvu, v ktorej umožňuje ešte predkladať žiadosti o čerpanie nenávratných finančných prostriedkov v rámci spomínaného opatrenia do obdobia, kým nebude schválený nový Program rozvoja vidieka 2014 – 2020⁴⁸.

⁴⁷MPRV SR. Návrh Programu rozvoja vidieka SR 2014 – 2020. Dostupné na: <http://www.mpsr.sk/index.php?navID=2&sID=43&navID2=935>.

⁴⁸MPRV SR. Program rozvoja vidieka SR 2007 – 2013. Dostupné na: <http://www.mpsr.sk/index.php?navID=2&sID=43&navID2=280>.

2. Integrovaný regionálny operačný program v rámci opatrenia 4.3 „Prijímanie opatrení na zlepšenie mestského prostredia, revitalizácie miest, oživenia a dekontaminácie opustených priemyselných lokalít“. Cieľom je vybudovanie prvkov tzv. zelenej infraštruktúry, ktorá prinesie zlepšenie kvality ovzdušia, posilnenie ekologickej stability a pre obyvateľov výhody v podobe vytvorenia nových miest pre oddych a realizáciu voľno časových aktivít. K oprávneným aktivitám patrí napr. revitalizácia mestských prvkov zelenej infraštruktúry – mestských parkov, zelených stien a striech, aktivity v oblasti dopravnej infraštruktúry – budovanie zelených koridorov pozdĺž cyklotrás, zelené steny v proti hlukových stenách, zazelenanie miest – výsadba a regenerácia izolačnej zelene oddeľujúcej obytnú zástavbu od priemyselných a komerčných stavieb či budovanie multifunkčných zón, kde sa preferuje využívanie krajiny, ktoré pomáha zachovať alebo obnoviť zdravé ekosystémy a pod. Oprávnenými prijímateľmi sú obce, vyššie územné celky, mimovládne neziskové organizácie a občianske združenia. Riadiacim orgánom je MPRV SR. Požadovaná výška dotácie môže predstavovať maximálne 95 % z celkových oprávnených výdavkov. Štruktúru celkových oprávnených výdavkov tvorí príspevok z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 %), príspevok zo štátneho rozpočtu (10 %) a financovanie z vlastných zdrojov miestneho rozpočtu (5 %)⁴⁹.

Pri hodnotení jednotlivých alternatív treba zobrať do úvahy aj oblasť oprávnených žiadateľov. Na základe dokumentov Národného strategického referenčného rámca bolo mesto Čadca zaradené do inovačných pólov rastu, tým pádom nemôže žiadať o nenávratné finančné prostriedky na základe výzvy MPRV SR z Programu rozvoja vidieka SR 2007 – 2013, kam sa môžu ešte podávať žiadosti o dotácie do obdobia schválenia nového Programu rozvoja vidieka SR 2014 – 2020. Z tohto dôvodu sa javí čerpanie finančných prostriedkov pre financovanie projektu revitalizácie mestského parku v Čadci ako vhodnou alternatívou čerpanie dotácie prostredníctvom Integrovaného regionálneho operačného programu v rámci opatrenia 4.3 „Prijímanie opatrení na zlepšenie mestského prostredia, revitalizácie miest, oživenia a dekontaminácie opustených priemyselných lokalít“. Na základe zverejnených podkladov sú ciele projektu revitalizácie v súlade s cieľmi opatrenia a mesto Čadca je vhodným žiadateľom pre poskytnutie nenávratného finančného príspevku. Problémom však môže byť, že Integrovaný regionálny operačný program zatiaľ nie je oficiálne schválený.

⁴⁹ REGIONÁLNY OPERAČNÝ PROGRAM. *Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020*. Dostupné na: <http://www.ropka.sk/aktuality/&id=242>.

Faktom však ostáva, že sa neočakávajú výrazne zmeny v návrhu tohto operačného programu a s najväčšou pravdepodobnosťou bude schválený v terajšej verzii. V tom prípade, by mesto Čadca mohlo využiť túto navrhovanú variantu pre financovanie navrhovaného projektu revitalizácie.

Ako bolo vyššie spomenuté, odhadované celkové výdavky predstavujú sumu 377 350 €. Požadovaná výška nenávratných finančných prostriedkov môže činiť maximálne 95 % z celkových oprávnených výdavkov na projekt, čo značí čiastku vo výške 358 482,50 €. Z toho vyplýva, že mesto Čadca by muselo projekt spolufinancovať sumou 18 867,50 €, vid' Tab. 4.3. Spoluúčasť mesta na financovaní revitalizácie mestského parku by mala byť pre ňu prijateľná.

Tab. 4.3: Financovanie revitalizácie mestského parku v Čadci (v €)

Zdroj nenávratného finančného príspevku	Výška podpory v %	Výška podpory v €
EFRR	85 %	320 747,50
Štátny rozpočet	10 %	37 350
Spolufinancovanie mesta	5 %	18 867, 50
Spolu	100 %	377 350

Zdroj: Vlastné spracovanie.

5 ZÁVER

Predmetom diplomovej práce bolo vytvoriť ucelený náhľad na problematiku zabezpečovania služieb v oblasti technickej infraštruktúry najmä na úrovni miestnych samospráv. Riešenie problematiky bolo aplikované v podmienkach mesta Čadca, kde služby technickej infraštruktúry zabezpečuje Mestský podnik služieb v Čadci ako príspevková organizácia zriadená mestom. **Cieľom diplomovej práce** bolo zanalyzovať a zhodnotiť hospodárenie Mestského podniku služieb v Čadci v päťročnej časovej rade rokov 2009 – 2013 a navrhnúť rozvoj služieb v jednej z oblastí technickej infraštruktúry vrátane jeho materiálneho a finančného zaistenia. Návrh rozvoja služieb bol zvolený v oblasti revitalizácie verejných priestranstiev a verejnej zelene. Cieľ bol postupne rozpracovaný v jednotlivých kapitolách a v konečnom dôsledku bol naplnený.

Teoretická časť diplomovej práce sa zaoberala verejným sektorom a verejnými službami, v rámci ktorých boli vymedzené aj služby poskytované v oblasti technickej infraštruktúry na národnej i miestnej úrovni. Následne sa teoretická časť venovala charakteristike technickej infraštruktúry, jej členeniu, modelom a koncepciám. Pre ucelenie danej problematiky boli ďalej stručne popísané špecifiká jednotlivých odvetví technickej infraštruktúry na úrovni štátu. Na teoretickú časť nadväzuje časť praktická, v ktorej bolo najprv predstavené mesto Čadca a jeho kompetencie v rámci zaistenia služieb technickej infraštruktúry. Tieto služby mesto zabezpečuje prostredníctvom ním zriadenej príspevkovej organizácie Mestského podniku služieb v Čadci. Podstatou praktickej časti bola vykonaná analýza hospodárenia Mestského podniku služieb v rokoch 2009 – 2013, a to prostredníctvom príjmovej a výdavkovej stránky rozpočtu. Pozornosť bola zameraná aj na rozbor prijatých transferov od mesta Čadca na jednotlivé oblasti poskytovaných služieb. Zo získaných dát bolo uskutočnené celkové zhodnotenie hospodárenia a bol odporučený návrh na ďalší rozvoj mesta Čadca. Ďalej sa praktická časť diplomovej práce konkrétne zamerala na rozvoj a obnovu verejných priestranstiev a verejnej zelene, nakoľko táto oblasť v súčasnosti nadobúda stále väčšiu dôležitosť pri spravovaní obcí. Bol navrhnutý projekt revitalizácie mestského parku na Hviezdoslavovej ulici v Čadci a možnosti jeho financovania.

Predmetom subjektívne navrhovaného projektu revitalizácie mestského parku v Čadci bola jeho obnova, zveľadenie a úprava doterajšej plochy po veternej smršti v roku 2011, ktorá

napáchala v mestskom parku obrovské škody. Cieľom bolo vytvoriť z mestského parku oddychovo-relaxačné a kultúrno-poznávacie miesto. Najpodstatnejšími úpravami, ktoré projekt navrhoval, bola rekonštrukcia chodníka, osadenie parkového mobiliáru a najmä úprava zelených plôch s výsadbou novej zelene. Odhadované rozpočtované náklady na navrhovaný projekt boli stanovené vo výške 377 350 €. Táto čiastka sa určila na základe cenového porovnania s obdobnými už realizovanými projektmi revitalizácie parkov vo vybraných mestách a obciach Slovenska v posledných dvoch rokoch a na základe prieskumu cien na trhu navrhovaných položiek.

Na základe finančnej analýzy Mestského podniku služieb v Čadci bolo zjavné, že Mestský podnik služieb nie je schopný financovať takýto zdrojovo náročný projekt z vlastného rozpočtu. Z tohto dôvodu bolo podľa môjho názoru riešením, aby sa financovanie uskutočnilo priamo prostredníctvom mesta Čadca. Práce na projekte revitalizácie mestského parku by realizovala dodávateľská firma, ktorá by bola najúspešnejšia vo výberovom konaní v rámci verejného obstarávania. Správcom objektu po jeho dokončení by mal byť Mestský podnik služieb, ktorý by bol zodpovedný za jeho údržbu.

Po podrobnom rozbere možností financovania daného navrhovaného projektu sa ako najvhodnejšia možnosť javí variant financovania pomocou nenávratných finančných zdrojov prostredníctvom niektorých operačných programov Európskej únie. Z analýzy dostupnosti aktuálnych dotačných titulov sa podarilo zistiť, že pre navrhovaný projekt sú vyhovujúce len dva dotačné programy, avšak kritéria boli splnené len u jedného - Integrovaný regionálny operačný program v rámci opatrenia 4.3 „Prijímanie opatrení na zlepšenie mestského prostredia, revitalizácie miest, oživenia a dekontaminácie opustených priemyselných lokalít“. Podľa tohto programu by mohlo mesto získať dotáciu vo výške až 95% oprávnených výdavkov a zvyšných 5%, t. j. cca 18,90 tis. €, by malo financovať z vlastného rozpočtu. Pre zabezpečenie spoluúčasti by mesto okrem využitia vlastných príjmov s najväčšou pravdepodobnosťou čerpalo úver, avšak jeho výška by nemala ohroziť výkon a zabezpečenie ostatných samosprávnych funkcií mesta a bola by pre rozpočet mesta prijateľná.

Myslím, že prípadné uskutočnenie projektu revitalizácie mestského parku v Čadci by predstavovalo pre tamojších obyvateľov spoločenský prínos a pre vedenie mesta by bolo vhodnou investíciou pre budúce generácie Čadčanov.

Zoznam použitých zdrojov

1. BRYCHTA, Ivan. Dobropis z účetního i daňového pohledu. *Účetnictví v zemědělství*. [online]. 2010, roč. 15, č. 9. [cit. 2014-03-02]. ISSN 1212-9453. Dostupné na: [http://www.ucetnikavarna.cz/archiv/dokument/doc-d35599v45286-dobropis-z-ucetniho-i-danoveho-pohledu/?search_query=\\$index=934](http://www.ucetnikavarna.cz/archiv/dokument/doc-d35599v45286-dobropis-z-ucetniho-i-danoveho-pohledu/?search_query=$index=934).
2. HALÁSEK, Dušan. *Standardizace veřejných služeb*. Ostrava: VŠB – TU, 2004. 152 s. ISBN 80-248-0685-1.
3. HLAVÁČ, J., J. REKTOŘÍK a E. SKŘÍDLOVSKÁ. *Ekonomika a řízení technické infrastruktury*. 1. vyd. Brno: MU, 1996. 183 s. ISBN 80-210-1483-0.
4. KAŠPAROVÁ, Ludmila et al. Rozvoj vesnice. Brno: Ústav územního rozvoje, 2005. 109 s. Dostupné na: <http://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/plnezneni/vesnice-7-rozvoj/Vesnice-7-rozvoj.pdf>.
5. LHOTÁKOVÁ, Zdeňka a Jaroslav HLAVÁČ. *Technická infrastruktura v urbanizovaných územích*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
6. MOZGA, J., M. VÍTEK a F. KOVAŘÍK. *Kritická infrastruktura společnosti*. 1. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008. 156 s. ISBN 978-807-0412-992.
7. OCHRANA, František. *Veřejné služby. Jejich poskytování, zadávání a hodnocení*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2007. 167 s. ISBN 978-80-86929-31-6.
8. REKTOŘÍK, Jaroslav a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-86929-29-3.
9. REKTOŘÍK, Jaroslav, HLAVÁČ, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2012, 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
10. SOUKOPOVÁ, Jana a kol. *Ekonomika životního prostředí*. Brno: MU Brno, 2011. 330 s. ISBN 978-80-210-5644-2.
11. STRECKOVÁ, Yvonne. *Teorie veřejného sektoru*. 2. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1998. 181 s. ISBN 80-210-1737-6.
12. ŠIMÁK, Ladislav a kol. *Terminologický slovník krízového riadenia*. 1. vyd. Žilina: ŽU, 2005. 44 s. ISBN 80-88829-75-5.
13. VYORALOVÁ, Zuzana a Petr HRDLÍČKA. *Technická infrastruktura měst a sídel*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2013. 155 s. ISBN 978-80-01-05202-0.

Legislatívne predpisy

1. Opatrenie Ministerstva financií SR č. MF/010175/2004-42 zo dňa 8. 12. 2004 v znení neskorších predpisov.
2. Výnos MF SR č. 26825/2005-411 o poskytovaní dotácií v pôsobnosti Ministerstva financií SR pre rok 2014.
3. Zákon č. 135/1961 Zb., o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov.
4. Zákon č. 25/2006 Z. z., o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
5. Zákon č. 311/2001 Z. z., Zákonník práce v znení neskorších predpisov.
6. Zákon č. 369/1990 Zb., o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov.
7. Zákon č. 409/2006 Z. z. Úplné znenie zákona č. 223/2001 Z. z. , o odpadoch a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
8. Zákon č. 50/1976 Zb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov.
9. Zákon č. 523/2004 Z. z., o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
10. Zákon č. 552/2003 Z. z., o výkone práce vo verejnom záujme v znení neskorších predpisov

Elektronické zdroje

1. ASOCIÁCIA PPP. *PPP na Slovensku*. [online]. [cit. 2014-01-24]. Dostupné na: <http://www.asociaciappp.sk/?a=pppsk>.
2. ENEKEŠ, Dalibor. *Dopravná sieť v Slovenskej republike*. [online]. [cit. 2014-01-27]. Dostupné na: <http://www.komercnypracovnik.czechian.net/prvaci/predmety/geografia/geografia3.html>.
3. MDVaRR SR. *Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020*. [online]. [cit. 2014-01-27]. Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=75682>.
4. MDVaRR SR. *Štatút Slovenskej správy ciest*. (2005). [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné na: http://www.ssc.sk/files/documents/zakladne-dokumenty-ssc/statut_ssc.pdf.
5. MESTO ČADCA. *Úvodné informácie*. [online]. [cit. 2014-02-25]. Dostupné na: <http://www.mestocadca.sk/o-meste-cadca/uvodne-informacie.html>.
6. MPRV SR. *Národný strategický plán rozvoja vidieka SR. Vodné hospodárstvo*. [online]. [cit. 2014-01-28]. Dostupné na: <http://www.mpsr.sk/sk/index.php?navID=32&navID2=32&sID=43&id=33>.

7. MPRV SR. *Návrh Programu rozvoja vidieka SR 2014 – 2020*. [online]. [cit. 2014-04-13]. Dostupné na: <http://www.mpsr.sk/index.php?navID=2&sID=43&navID2=935>.
8. MPRV SR. *Program rozvoja vidieka SR 2007 – 2013*. [online]. [cit. 2014-04-13]. Dostupné na: <http://www.mpsr.sk/index.php?navID=2&sID=43&navID2=280>.
9. MV SR. *Ochrana krízovej infraštruktúry*. [online]. [cit. 2014-01-23]. Dostupné na: <http://www.minv.sk/?ochrana-kritickej-infrastruktury>.
10. MZ ČADCA. *Štatút mesta Čadca*. 2010. [online]. [cit. 2014-02-25]. Dostupné na: <http://www.mestocadca.sk/files/statut-mesta-cadca.pdf>.
11. NDS. *Výročná správa za rok 2012*. [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné na: http://www.ndsas.sk/ext_dok-vyrocná_správa_za_rok_-2012/45982c.
12. PORTÁL SEPARUJ ODPAD. *Druhy odpadov*. [online]. [cit. 2014-01-28]. Dostupné na: <http://www.separujodpad.sk/index.php/obcan/druhy-odpadov.html>.
13. REGIONÁLNY OPERAČNÝ PROGRAM. *Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020*. [online]. [cit. 2014-04-13]. Dostupné na: <http://www.ropka.sk/aktuality/&id=242>.
14. SLOVENSKÉ ELEKTRÁRNE. *Energetika na Slovensku*. [online]. [cit. 2014-01-28]. Dostupné na: <http://www.seas.sk/sk/spolocnost/o-nas/energetika-na-slovensku>.
15. STILES, Richard. Urban Spaces. *Spoločná stratégia tvorby verejných priestranstiev*. [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné na: http://www.priestory.sk/stranka_data/subory/join-strategy-in-slovak-pdf.
16. TELEKOMUNIKAČNÝ ÚRAD SR. *Právomoci a kompetencie*. [online]. [cit. 2014-01-28]. Dostupné na: <http://www.teleoff.gov.sk/index.php?ID=22>.
17. ÚRAD PRE VEREJNÉ OBSTARÁVANIE. *Informačný sprievodca Public Private Partnership*. 2004. [online]. [cit. 2014-01-24]. Dostupné na: www.p3.sk/domain/flox/files/PPPInfo0403.doc.
18. USTAV UZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územného plánovania*. [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné na: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>.
19. USTAV UZEMNÍHO ROZVOJE. *Technická infraštruktúra*. [online]. [cit. 2014-01-23]. Dostupné na: http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/2009/C8_TechnickaInfrastruktura20090428.pdf.
20. ŽSK. *Zriaďovacia listina*. (2012). [online]. [cit. 2014-03-05]. Dostupné na: <http://www.sczsk.sk/podklady/zriadovacia-listina-sc-zsk-z-1-jula-2012.pdf>.

Zoznam skratiek

ČOV	čistička odpadových vôd
EFRR	Európsky fond regionálneho rozvoja
EÚ	Európska únia
MDVaRR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
MPVR	Ministerstvo poľnohospodárstva a rozvoja vidieka
MPS	Mestský podnik služieb
MV	Ministerstvo vnútra
NATO	Severoatlantická aliancia
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
PPP	Public Private Partnership (spolupráca verejného a súkromného sektora)
RISO	Regionálny informačný systém o odpadoch
SC ŽSK	Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja
SSC	Slovenská správa ciest
SR	Slovenská republika
ŠFRB	Štátny fond rozvoja bývania
ÚPSVaR	Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny
VÚC	Vyšší územnosprávny celok
Z. z.	Zbierka zákonov

Zoznam tabuliek

- Tab. 2.1:** Členenie technickej infraštruktúry podľa technických kritérií
- Tab. 3.1:** Základný rozpočet na obdobie rokov 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 3.2:** Vlastné príjmy Mestského podniku služieb za obdobie 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 3.3:** Kapitálové výdavky Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 3.4:** Bežné výdavky Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 3.5:** Prepočet priemernej ročnej mzdy a príspevkov do poisťovne na 1 zamestnanca (v €)
- Tab. 3.6:** Prehľad prijatých transferov za obdobie 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 3.7:** Prijaté bežné transfery za obdobie 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 4.1:** Prehľad podnikateľskej činnosti za roky 2009 – 2013 (v €)
- Tab. 4.2:** Odhadované rozpočtované náklady na revitalizáciu mestského parku (v €)
- Tab. 4.3:** Financovanie revitalizácie mestského parku v Čadci (v €)

Zoznam obrázkov

- Obr. 3.1:** Správcovia ciest v meste Čadca
- Obr. 3.2:** Vývoj príjmov a výdavkov rozpočtu Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)
- Obr. 3.3:** Štruktúra celkových výdavkov Mestského podniku služieb za roky 2009 – 2013 (v €)
- Obr. 3.4:** Vývoj celkového objemu mzdových prostriedkov za obdobie 2009 – 2013 (v €)
- Obr. 3.5:** Štruktúra bežného transferu za rok 2012 (v €)
- Obr. 3.6:** Vývoj počtu zamestnancov v rokoch 2009 – 2013
- Obr. 4.1:** Predmetná plocha revitalizácie mestského parku na Hviezdoslavovej ulici

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB – TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 ods. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB – TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB – TUO;
- bylo sjednáno, že VŠB – TUO, v případě zájmu z její strany, uzavře licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 ods. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB – TUO, která je oprávněná v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB – TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do její skutečné výše).

V Ostrave dňa 23. apríla 2014



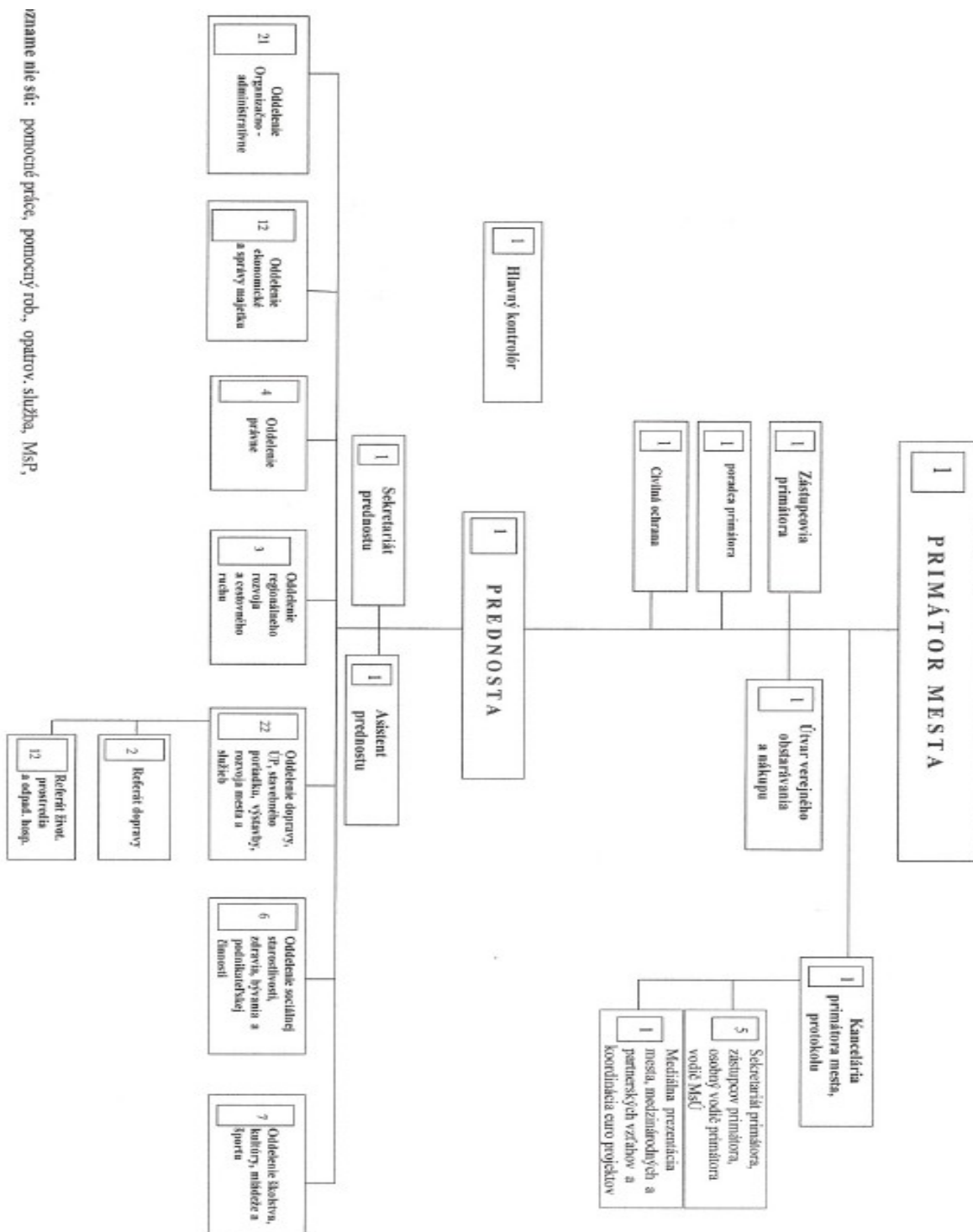
Bc. Veronika Hlubinová

Adresa trvalého pobytu:
Staškov 773
023 53 Staškov

Zoznam príloh

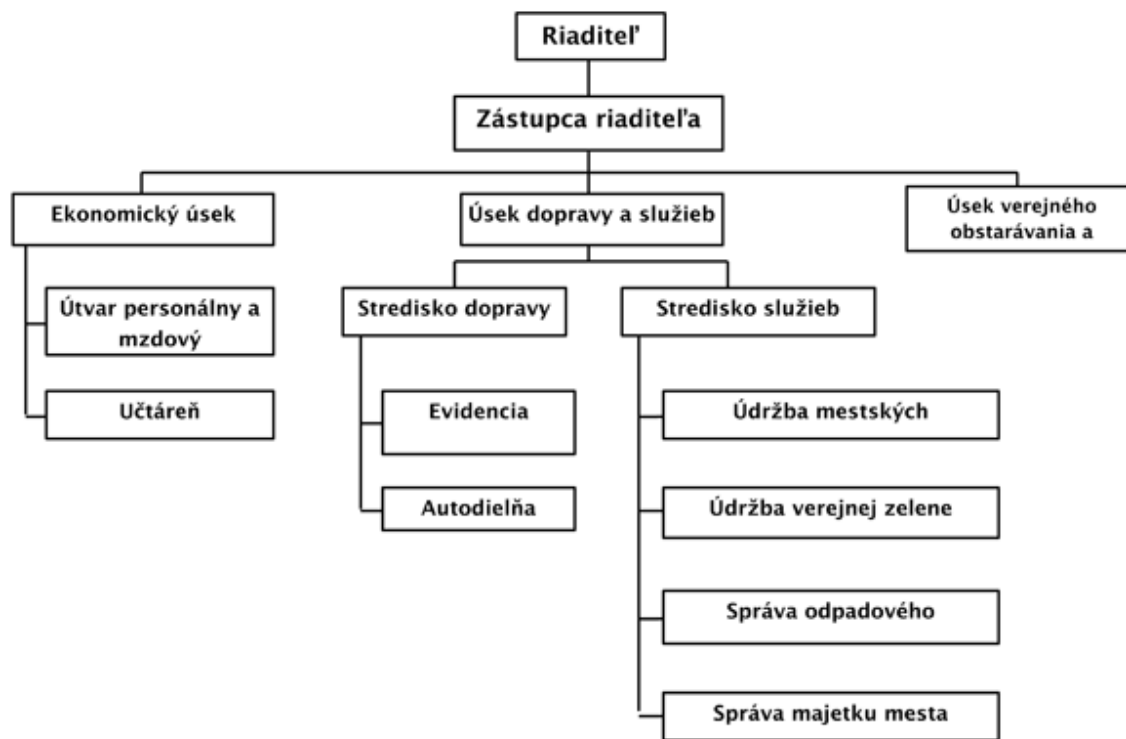
- Príloha č. 1:** Organizačná štruktúra Mestského úradu v Čadci
- Príloha č. 2:** Organizačná štruktúra Mestského podniku služieb v Čadci
- Príloha č. 3:** Vizualizácia projektu „Palárikov dom – úprava priestranstva“
- Príloha č. 4:** Fotografická dokumentácia zničeného Parku na Hviezdoslavovej ulici

Príloha č. 1: Organizačná štruktúra Mestského úradu v Čadci



Zdroj: Mestský úrad v Čadci. *Organizačná štruktúra*. Dostupné na: <http://www.mestocadca.sk/samosprava-mesta/organizacna-struktura.html>.

Príloha č. 2: Organizačná štruktúra Mestského podniku služieb v Čadci



Zdroj: MPS. *Organizačná štruktúra*. Dostupné na: <http://mps.mestocadca.sk/o-nas.html>.

Príloha č. 3: Vizualizácia projektu „Palárikov dom – úprava priestranstva“



Zdroj: Interné materiály MÚ Čadca.

Príloha č. 4: Fotografická dokumentácia zničeného Parku na Hviezdoslavovej ulici





Zdroj: PRAVDA. Dostupné na: <http://spravy.pravda.sk/regiony/clanok/210997-cadca-odvolala-mimoriadnu-situaciu-skody-po-veternej-smrsti-su-velke/>.